

Đua tiến độ giải ngân vốn giao thông từ đầu năm



8

Bác sĩ đưa nghìn bệnh nhân từ cửa tử trở về

11



Khách bay từ Singapore sẽ phải trả thêm thuế môi trường?

16

## Phân kỳ hợp lý để có 5.000km cao tốc

● Gấp rút phủ kín trạm dừng nghỉ cao tốc

Trang 2, 3



Tại Thừa Thiên - Huế, cao tốc Cam Lộ - La Sơn ngay sau khi khánh thành đã giảm tải cho quốc lộ 1 từ 30 - 40% về cả lưu lượng và số vụ TNGT

Ảnh: P.V

Xử nghiệm trạm dừng nghỉ trái phép bủa vây đường dẫn cao tốc



4

Lo bỏ cọc khi giá khởi điểm đầu giá biển số xe máy thấp

7

Những dự án “rùa bò” làm khổ dân ở Hải Phòng



13

Phim “Đào, phở và piano” có gì gây sốt?



15



## Giá vé máy bay còn cao đến bao giờ?

Trang 9

Chuyện

ĐỌC ĐƯỜNG

### Trừ điểm bằng lái để tạo rãnh ề

● Luật sư HOÀNG TRỌNG GIÁP

Đề xuất trừ điểm giấy phép lái xe là một trong những giải pháp rất hay mà nhiều quốc gia trên thế giới đã áp dụng từ lâu. Tuy nhiên, để luật hóa quy định này ở Việt Nam, các cơ quan quản lý cần lấy thêm ý kiến rộng rãi để đảm bảo sự đồng thuận, thống nhất trong nhân dân.

Trang 7

# Phân kỳ hợp lý để có 5.000km cao tốc

**Trong bối cảnh ngân sách có hạn, giải pháp phân kỳ đầu tư cao tốc 2 làn xe là cách làm phù hợp để có 5.000km đường cao tốc vào năm 2030. Trong lúc chờ bố trí nguồn lực để đầu tư hoàn chỉnh, Bộ GTVT đang yêu cầu tổ chức giao thông tối ưu nhất; rà soát, bổ sung thêm biển báo, hướng dẫn đảm bảo an toàn tối đa với hạ tầng hiện có.**

## KINH TẾ BỨ PHÁ, TAI NẠN GIẢM NHỜ CAO TỐC

Mỗi ngày, anh Nguyễn Văn Út đều đặn lái xe tải trên cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến các xã miền núi thu mua keo chở về KCN Phú Bài cấp cho nhà máy Công ty CP Năng lượng sinh học Huế.

Theo anh Út, khi có cao tốc Cam Lộ - La Sơn, việc vận chuyển hàng hóa đến các địa phương miền núi Quảng Trị, Huế thuận lợi hơn, nguồn hàng phong phú. "Trước đây, nếu từ Phú Bài đi quốc lộ 1 ra Cam Lộ mất hai tiếng thì nay với cao tốc tôi bớt được 30 phút, đi an toàn hơn nhiều», anh Út nói.

Dự án Cam Lộ - La Sơn thuộc dự án cao tốc Bắc - Nam, chiều dài hơn 98km với tổng mức đầu tư 7.669 tỷ đồng được đưa vào khai thác cuối năm 2022, làm nức lòng người dân.

Tuyến này kết nối với cao tốc La Sơn - Túy Loan dài hơn 77km tạo thành tuyến cao tốc dài hơn 175km và gắn kết với cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, tạo trục động lực xuyên miền Trung.

Ông Lê Chí Phai, Phó tổng giám đốc Công ty CP Cảng Chân Mây (huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên - Huế) chia sẻ, dù cảng không nằm trực tiếp trên 2 tuyến cao tốc Cam Lộ - La Sơn, La Sơn - Hòa Liên

nhưng việc phân lưu giảm tải cho quốc lộ 1 khiến hàng qua cảng thuận lợi hơn. Sản lượng hàng hóa qua cảng Chân Mây năm 2023 đạt gần 4 triệu tấn, tăng 14%. Tháng 1/2024, sản lượng tăng tiếp 9% so với cùng kỳ năm 2023.

Trong khi đó, ông Nguyễn Anh Tuấn, Chánh Văn phòng Ban ATGT tỉnh Quảng Trị cho hay, TP Đông Hà chưa có đường tránh, lâu nay xe tải nặng phải lưu thông vào phố, tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT. Tình trạng này chấm dứt khi cao tốc Cam Lộ - La Sơn đưa vào khai thác.

Còn tại Thừa Thiên - Huế, theo Phó chủ tịch UBND tỉnh Hoàng Hải Minh, cao tốc Cam Lộ - La Sơn ngay sau khi khánh thành đã giảm tải cho quốc lộ 1 từ 30 - 40% về cả lưu lượng và số vụ TNGT.

Năm 2014, với việc khánh thành 265km cao tốc Nội Bài - Lào Cai, lần đầu tiên có một tuyến cao tốc có 2 làn xe được đưa vào khai thác.

Tuyến cao tốc có tổng mức đầu tư hơn 1,46 tỷ USD này đi qua địa bàn 5 địa phương. Trong đó, đoạn Hà Nội - Yên Bái có 4 làn xe, vận tốc tối đa 100km/h; đoạn Yên Bái - Lào Cai có 2 làn xe, vận tốc tối đa 80km/h.

Tuyến đường đã rút ngắn hơn một nửa thời gian lưu thông từ Hà Nội đến các tỉnh



Khi có cao tốc Cam Lộ - La Sơn, việc vận chuyển hàng hóa đến các địa phương miền núi Quảng Trị, Huế thuận lợi hơn rất nhiều so với trước

Lào Cai, Tuyên Quang, Hà Giang (từ 7 giờ còn 3,5 giờ), tiết kiệm 20 - 30% phí vận tải. Tổng tiết kiệm cho xã hội khoảng 1.800 tỷ đồng mỗi năm.

Không lâu sau khi đưa vào khai thác, cao tốc Nội Bài - Lào Cai góp phần phát triển mạnh mẽ kinh tế - xã hội của các địa phương đi qua. Trong đó, Lào Cai là địa phương được hưởng lợi lớn nhất. Thu ngân sách trên địa bàn tăng từ 3.500 tỷ đồng (năm 2013) lên 9.399 tỷ đồng tỷ đồng năm 2023 và đạt 9.498 tỷ đồng vào năm 2024.

## KHÔNG THỂ ĐỔ LỖI CHO CAO TỐC 2 LÀN XE

Theo PGS.TS Trần Chung, Chủ tịch Hiệp hội các nhà đầu tư công trình giao thông đường bộ VN (Varsi), phương án đầu tư phân kỳ đường cao tốc là giải pháp phù hợp ở những giai đoạn nguồn lực đầu tư có hạn. Số lượng làn xe là bao nhiêu phải tùy thuộc vào lưu lượng xe từng khu vực.

"Chúng ta không thể đổ lỗi cho việc đầu tư phân kỳ. Một số vụ việc xảy ra trên các tuyến cao tốc mới đây cho thấy, ý thức của

người tham gia giao thông chưa thực sự tốt. Thực trạng này đòi hỏi công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật cần phải được đẩy mạnh hơn nữa", ông Chung nói.

Cùng quan điểm, ông Bùi Bộ, Trung tâm Giáo dục nghề nghiệp và đào tạo sát hạch lái xe Hùng Vương cho rằng, nhiều người đổ lỗi cho việc làm cao tốc 2 làn xe không đảm bảo an toàn là suy nghĩ không đúng, phiến diện.

"Hai năm khai thác mới xảy ra một vụ tai nạn, liên do lỗi do hạ tầng, trong khi nhiều người không tuân thủ quy

## Gấp rút phủ kín trạm dừng nghỉ cao tốc

Đến nay, sau khi thông xe và đưa vào khai thác, một số đoạn cao tốc Bắc - Nam vẫn chưa có trạm dừng nghỉ dọc tuyến, gây bất tiện cho tài xế lưu thông.

Ông Vũ Tuấn Anh, Phó vụ trưởng Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, Bộ GTVT cho biết, trạm dừng nghỉ là một hạng mục của công trình đường bộ, cũng là nơi kinh doanh dịch vụ. Trong điều kiện ngân sách khó khăn, trạm dừng nghỉ sẽ được cơ quan có thẩm quyền kêu gọi đầu tư xã hội hóa, giảm bớt áp lực cho đầu tư công.

Tuy nhiên, do các quy định của pháp luật giai đoạn trước đây chưa đầy đủ nên việc triển khai gặp khó khăn.

Để đáp ứng yêu cầu khai thác đối với một số dự án thành phần chuẩn bị hoặc đã được đưa vào sử dụng, Bộ GTVT đã chấp thuận vị trí, quy mô trạm dừng nghỉ trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông và yêu cầu các ban quản lý dự án khẩn trương tổ chức lựa chọn nhà đầu tư và triển khai xây dựng.

Ông Lê Kim Thành, Cục trưởng Cục Đường cao tốc VN cho biết, trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông có 36 trạm dừng nghỉ, trong đó có 9 trạm đã đưa vào khai thác và đang đầu tư xây dựng; 1 trạm thuộc quản lý của địa phương (Hữu Nghị - Chi Lăng); 2 trạm do VEC quản lý (Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Bến Lức - Trung Lương) và 24 trạm thuộc thẩm quyền Bộ GTVT quản lý.

Đối với 24 trạm do Bộ GTVT quản lý, đã tổ chức lựa chọn nhà thầu các gói thầu tư vấn thực hiện lập hồ sơ của 21/24 trạm.

Riêng 3 trạm thuộc các dự án thành phần đoạn La Sơn - Hòa Liên, hầm Đèo Cả, Mỹ Thuận - Cần Thơ đang thực hiện quyết toán hoặc chưa được phê duyệt hạng mục trạm dừng nghỉ nên chưa đủ cơ sở, hoặc thiếu kinh phí để triển khai. Cục đang phối hợp, đôn đốc các chủ đầu tư nghiên cứu, đề xuất phương án giải quyết.

Với 21 trạm hiện đã tổ chức lựa chọn nhà thầu tư vấn lập hồ sơ danh mục, trong đó bao gồm 10 trạm

dừng nghỉ cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 1 (2017 - 2020) và 11 trạm thuộc cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2 (2021 - 2025) đang thực hiện các thủ tục tiếp theo để lựa chọn nhà đầu tư.

Đối với 10 trạm thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 1, Cục Đường cao tốc VN đã công bố danh mục dự án; đã phê duyệt và đăng tải danh sách nhà đầu tư đáp ứng yêu cầu sơ bộ về năng lực, kinh nghiệm trên mạng đấu thầu quốc gia đối với 8/10 trạm dừng nghỉ. Kết quả đến nay 8 trạm đều có từ 2 nhà đầu tư trở lên đăng ký và đáp ứng yêu cầu sơ bộ về năng lực kinh nghiệm.

Đối với 11 trạm thuộc cao tốc giai đoạn 2, hiện đã lựa chọn nhà thầu các gói thầu tư vấn thực hiện lập hồ sơ danh mục các trạm. Các ban QLDA đang hoàn tất các thủ tục lập đề xuất dự án đầu tư kinh doanh trình Bộ GTVT phê duyệt.

## BỔ SUNG BIỂN BÁO TRÊN CAO TỐC CAM LỘ - LA SƠN

Ngày 26/2, đoàn công tác Cục Đường bộ VN phối hợp các đơn vị chức năng tiếp tục kiểm tra hiện trường, họp bàn chốt các phương án nâng cao hiệu quả ATGT trên cao tốc Cam Lộ - La Sơn.

Theo Khu QLDB II, đoàn rà soát toàn bộ hệ thống biển báo, sơn kẻ vạch đường, các đoạn nút giao, đoạn chuyển tiếp từ 4 làn xuống 2 làn và từ 2 làn lên 4 làn ở các đoạn nút giao.

Qua đó, thống nhất các giải pháp mở thêm các đoạn sơn kẻ tìm đường bằng vạch nét đứt để cho phép vượt xe với các đoạn đường thẳng, tầm nhìn thông thoáng, đảm bảo các điều kiện cho xe vượt.

Trên cơ sở thống nhất các giải pháp của đoàn công tác, Cục Đường bộ VN đề nghị Ban QLDA đường HCM bổ sung các biển báo giao thông ở khu vực nút giao, điểm vượt xe và điều chỉnh tìm đường từ vạch liền sang vạch nét đứt ở những đoạn tuyến đảm bảo khả năng vượt xe; sớm hoàn thiện thủ tục để triển khai đồng thời việc điều chỉnh sơn vạch đường phân tách làn xe chạy và lề gia cố từ nét liền sang nét đứt ở những đoạn vượt xe này.

Theo Ban QLDA đường HCM, đơn vị sẽ điều chỉnh, bổ sung các hạng mục ATGT trước ngày 15/3 tới. **Ngân Hà**

định về pháp luật ATGT", ông Bộ nhìn nhận.

Ông Lê Hồng Điệp, Trưởng phòng Quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông (Cục Đường bộ VN) cho hay, theo Tiêu chuẩn 4054:2005 về thiết kế đường ô tô, đường có từ 4 làn xe trở lên mới được làm dải phân cách cứng chia hai chiều xe chạy.

Để đạt được dải phân cách cứng cần tối thiểu 1,5m ở giữa đường. Theo Tiêu chuẩn thiết kế, làn đường hiện có chiều rộng là 3,4m tương ứng với tốc độ tối đa cho phép là 80km/h, nếu cắt đi để làm dải phân cách cứng sẽ thu hẹp lại, không đảm bảo cho xe chạy, nhất là khi không may xảy ra sự cố tai nạn.

Cục Đường bộ VN đã chỉ đạo các Khu quản lý đường bộ phối hợp với các đơn vị liên quan tổng rà soát, đánh giá phương án tổ chức giao thông trên cao tốc 2 làn xe.

### PHÂN KỲ ĐẦU TƯ PHÙ HỢP TRONG ĐIỀU KIỆN NGÂN SÁCH CÓ HẠN

Theo ông Nguyễn Văn Quyền, Chủ tịch Hiệp hội vận tải ô tô VN, có một điều không thể phủ nhận, các tuyến cao tốc 2 làn xe đã và đang góp phần rút ngắn thời gian đi lại giữa các vùng, miền, tạo thuận lợi kết nối các trung tâm kinh tế - chính trị, cảng biển và cảng hàng không quốc tế, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội.

Đến nay, cả nước đã đưa vào khai thác 12 tuyến cao tốc được phân kỳ đầu tư với tổng chiều dài 743km, chiếm

40% tổng chiều dài đường bộ cao tốc đang khai thác, bao gồm 5 tuyến cao tốc 2 làn xe, chiều dài 371km và 7 tuyến cao tốc 4 làn xe có dải dừng xe khẩn cấp không liên tục, chiều dài 372km.

Ông Quyền cho rằng, quy mô phân kỳ đầu tư phù hợp với nhu cầu vận tải trong giai đoạn trước mắt khi lưu lượng giao thông chưa lớn, đặc biệt hiệu quả với các cao tốc kết nối với các tỉnh miền núi, khu vực khó khăn.

Nhu cầu đầu tư đường bộ cao tốc rất lớn, trong khi nguồn vốn ngân sách Nhà nước hạn chế, huy động vốn ngoài ngân sách khó khăn, việc phân kỳ đầu tư sẽ giảm 30 - 50% tổng mức đầu tư dự án nên phù hợp với khả năng cân đối nguồn lực theo từng giai đoạn.

GS Dương Ngọc Hải (Đại học Xây dựng Hà Nội) cũng cho rằng, suất đầu tư một tuyến cao tốc hoàn chỉnh rất lớn. Nếu cao tốc nào cũng yêu cầu hoàn chỉnh ngay từ đầu, rất khó thực hiện mục tiêu có được 5.000km cao tốc vào năm 2030 như Nghị quyết Đại hội Đảng đã đặt ra.

"Giải pháp phân kỳ đầu tư cao tốc 2 làn xe được xem là bài toán kinh tế phù hợp trong điều kiện ngân sách có hạn. Nói cách khác, chúng ta đã "liệu cơm gắp mắm", có cách làm hợp lý so với điều kiện và nguồn lực thời gian qua", ông Hải nói.

### MỞ RỘNG NGAY KHI ĐỦ ĐIỀU KIỆN, NGUỒN LỰC

Ông Lê Kim Thành, Cục trưởng Cục Đường cao tốc VN cho biết, thời gian qua,

Bộ GTVT đã nghiên cứu, báo cáo cấp có thẩm quyền đầu tư phân kỳ các dự án đường bộ cao tốc trên nguyên tắc: Quá trình chuẩn bị đầu tư, yêu cầu tính toán phương án đầu tư theo quy mô quy hoạch, quy mô phân kỳ đầu tư để lựa chọn phương án phù hợp với nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực.

Chỉ phân kỳ đầu tư đối với các tuyến cao tốc trong giai đoạn đầu khai thác có nhu cầu vận tải chưa cao. Đầu tư theo quy mô tối thiểu 4 làn xe các đoạn có nhu cầu vận tải lớn.

Giải pháp phân kỳ chỉ áp dụng cho yếu tố bề rộng mặt cắt ngang (số làn xe, dải dừng xe khẩn cấp không liên tục), các yếu tố kỹ thuật khác bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật đường cao tốc để thuận lợi cho việc mở rộng trong giai đoạn tiếp theo và bảo đảm việc khai thác theo tiêu chuẩn đường cao tốc.

Để đáp ứng nhu cầu vận tải trong tương lai, bảo đảm tầm nhìn dài hạn, Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, các tuyến cao tốc đều được quy hoạch với quy mô 4 - 10 làn xe, tốc độ khai thác 80 - 120km/h. Quy hoạch cũng đặt ra mục tiêu đầu tư các tuyến đường bộ từng bước đồng bộ, hiện đại, bảo đảm an toàn.

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã và đang tiếp tục phối hợp với các địa phương, cơ quan liên quan xây dựng cơ chế, chính sách; quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật; huy động nguồn lực để sớm đầu tư mở rộng, hoàn thiện các tuyến cao tốc đang khai thác theo quy mô phân kỳ.

Về chính sách, Bộ GTVT đã phối hợp với các cơ quan liên quan, trình Quốc hội dự thảo Luật Đường bộ, trong đó có cơ chế cho phép mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đường bộ cao tốc theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT nhằm tiếp tục huy động tối đa nguồn lực ngoài ngân sách, sớm đầu tư hoàn thiện các tuyến đường bộ cao tốc đã được phân kỳ đầu tư.

Bộ GTVT đang rà soát, lập danh mục, sắp xếp thứ tự ưu tiên đầu tư để đề xuất, báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép triển khai mở rộng khi đủ điều kiện về nguồn lực (nguồn dự phòng trung hạn, nguồn vốn tăng thu ngân sách Trung ương hàng năm hoặc trong kỳ trung hạn tiếp theo...).

**Nhóm phóng viên**

ĐBQH VŨ TIẾN LỘC (ỦY VIÊN ỦY BAN KINH TẾ CỦA QUỐC HỘI, CHỦ TỊCH TRUNG TÂM TRỌNG TÀI QUỐC TẾ VN):

## Tổ chức giao thông tối ưu theo hạ tầng hiện có

Thời gian qua, Bộ GTVT và các địa phương nghiên cứu, đề xuất đầu tư một số tuyến theo quy mô phân kỳ. Việc sớm đưa vào khai thác các tuyến cao tốc đã góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

Mặc dù vậy, phải khẩn trương nâng cấp tuyến đường bộ cao tốc đã được đầu tư phân kỳ đạt quy mô cao tốc hoàn chỉnh, phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế, nhu cầu vận tải.

Trong đó, tập trung đầu tư sớm nhất đối với các tuyến quy mô 2 làn xe và rà soát, bổ sung đầy đủ, đồng bộ các công trình hạ tầng trên tuyến. Nếu chưa đảm bảo kinh phí, cần rà soát, tổ chức giao thông theo hướng tối ưu nhất với điều kiện hạ tầng hiện có.



ĐBQH TRẦN VĂN LÂM (ỦY VIÊN THƯỜNG TRỰC ỦY BAN TÀI CHÍNH - NGÂN SÁCH CỦA QUỐC HỘI):

## Nâng cấp mở rộng phải căn cứ nhu cầu

Đầu tư dự án giao thông phải dựa trên nguồn lực và tính toán nhu cầu thực tế. Nếu xây đường hoành tráng, nhiều làn xe mà không có hoặc ít phương tiện qua thì lãng phí.

Không nên vì một vài vụ việc mà phải vội vàng đầu tư, mở rộng ở những đoạn chưa cần thiết. Việc nâng cấp mở rộng cần phải dựa vào nhu cầu và hiệu quả kinh tế.

ĐBQH PHẠM VĂN THỊNH (ỦY VIÊN ỦY BAN KINH TẾ CỦA QUỐC HỘI):

## Thu phí cao tốc do Nhà nước đầu tư để tạo nguồn lực

Trong bối cảnh ngân sách có hạn, việc chúng ta "liệu cơm gắp mắm" như thời gian qua là đúng đắn. Không chỉ ở Việt Nam, ngay cả nhiều nước tiên tiến trong giai đoạn đang phát triển thì họ cũng xây dựng những tuyến cao tốc chỉ có 2 làn xe.

Khi nhu cầu đi lại của người dân tăng lên cùng với việc sắp xếp được nguồn lực thì việc xem xét đầu tư mở rộng ở những tuyến cao tốc 2 làn là cần thiết. Một trong những giải pháp là thu phí tất cả các tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư khi đủ điều kiện, từ đó tạo nguồn lực để tiếp tục đầu tư cho các dự án mới và nâng cấp cao tốc 2 làn thành 4 - 6 làn.



ÔNG NGUYỄN TRỌNG HẢI, PHÓ CHỦ TỊCH UBND TỈNH LAO CAI:

## Lưu lượng tăng, nên nâng cấp 4 làn

Nhờ cao tốc thông suốt từ Nội Bài tới Lào Cai, kinh tế của địa phương đã phát triển vượt bậc, năm sau luôn cao hơn năm trước. Đây cũng là cơ sở để Lào Cai xây dựng chiến lược đến năm

2030 trở thành đầu mối logistics trên tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Trên tuyến cao tốc này còn đoạn Yên Bái - Lào Cai dài 83km mới chỉ có 2 làn xe, tốc độ tối đa chỉ có 80km/h. Sau 8 năm thông tuyến cao tốc, giờ lưu lượng xe đã tăng cao, tỉnh rất mong đoạn này được nâng cấp lên 4 làn.

ÔNG MAI XUÂN LIÊM, PHÓ CHỦ TỊCH UBND TỈNH THANH HÓA:

## Đòn bẩy thu hút đầu tư

Dự án cao tốc Bắc - Nam đi qua địa phận tỉnh Thanh Hóa có tổng chiều dài 98,8km với 3 dự án thành phần gồm: Mai Sơn - Quốc lộ 45 (dài 49,02km); Quốc lộ 45 - Nghi Sơn (dài 43,28km) và Nghi Sơn - Diễn Châu (6,5km).

Tuyến cao tốc hình thành, đưa vào sử dụng có ý nghĩa và vai trò rất lớn trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng của địa phương trên mọi phương diện.

Không chỉ đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, cao tốc còn tạo động lực rất lớn cho tỉnh trong phát triển kinh tế, là đòn bẩy để thu hút các nhà đầu tư.

Để phát huy hiệu quả tuyến cao tốc, Thanh Hóa đã bố trí 7.512 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách tỉnh để đầu tư một số dự án lớn quy mô từ 4 - 8 làn xe kết nối các tuyến đường trọng điểm của địa phương với dự án cao tốc thông qua các nút giao.



## ATGT QUA NHỮNG CON SỐ

54

Là số vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra trên toàn quốc trong ngày 26/2, làm chết 22 người, bị thương 37 người. Cùng ngày, lực lượng CSGT đường bộ đã kiểm tra, xử lý 11.712

trường hợp vi phạm trật tự an toàn giao thông; nộp Kho bạc Nhà nước 25 tỷ 034 triệu đồng; tạm giữ 91 xe ô tô, 3.923 xe mô tô, 37 phương tiện khác; tước 2.440 GPLX. Trong đó, vi phạm nồng độ cồn 3.249

trường hợp, vi phạm về tốc độ 3.038 trường hợp, chở hàng quá tải trọng 91 trường hợp, quá khổ giới hạn 15 trường hợp, vi phạm ma túy 16 trường hợp.

Yến Chi

# Xử nghiêm trạm dừng nghỉ trái phép bủa vây đường dẫn cao tốc

Thời gian qua, đoạn đường dẫn cao tốc Vĩnh Hào - Phan Thiết mọc lên nhiều hàng quán, trạm dừng nghỉ trái phép, gây mất an toàn giao thông.

## NGANG NHIÊN SAN LẤP MẶT BẰNG, ĐÁU NỔI TRÁI PHÉP

Hiện nay, đoạn tuyến cao tốc từ Dầu Giây đến nút giao Vĩnh Hào - quốc lộ 1 (huyện Tuy Phong, tỉnh Bình Thuận) dài hơn 200km chưa có trạm dừng nghỉ. Nắm bắt nhu cầu của tài xế, nhiều hàng quán, trạm dừng nghỉ trái phép ngang nhiên mọc lên trên đường dẫn cao tốc Vĩnh Hào - Phan Thiết.

Sáng 16/2, lực lượng chức năng huyện Hàm Thuận Bắc đã buộc một hộ dân tháo dỡ cầu thang sắt bắc vượt qua hàng rào cao tốc tại Km220 (xã Hàm Liêm). Trước thời điểm tháo dỡ, nhiều lái xe đã dừng đậu tại điểm dừng khẩn cấp leo qua "cầu vượt" này vào phía trong đi vệ sinh, giải khát, ăn uống.

Tại trạm dừng tự phát này, ngoài khu vực nhà vệ sinh tạm bợ, cạnh bên là khu vực bán nước giải khát, thức ăn hoạt động như một trạm dừng nghỉ quy mô nhỏ tự phát. Nhiều xe dừng đậu lâu, ô tô ra vào tấp nập, tiềm ẩn nguy cơ TNGT.

Chạy hết tuyến cao tốc (hướng từ Phan Thiết ra Vĩnh Hào) rẽ ra đường dẫn thuộc xã Vĩnh Hào (huyện Tuy Phong), nhiều hàng quán, trạm dừng nghỉ dựng san sát nhau. Trên một đoạn đường hơn 1km, từ cầu vượt đường sắt (Km0+875) đến nút giao quốc lộ 1, PV ghi nhận có tới 5 trạm dừng chân, quán cơm tự phát.

Ngay dưới chân cầu vượt là các quán cơm, trạm dừng nghỉ với quy mô bề thế, diện tích hàng nghìn mét vuông.



Hàng quán, trạm dừng nghỉ đấu nổi trái phép ra đường dẫn cao tốc Vĩnh Hào - Phan Thiết

Các quán này được quây tôn kiên cố, xe cộ ra vào nườm nượp. Ngoài khu vực ăn uống, nhà vệ sinh, các hàng quán này đều san lấp mặt bằng, đổ đất, đá làm bãi đỗ xe có diện tích từ 200m<sup>2</sup> đến hơn 1.000m<sup>2</sup>. Có thể kể ra như quán cơm Út Loan, KuBi, Quốc Hào 2...

Nguy hiểm hơn, hai trạm dừng nghỉ Bảo Trâm, Khoa Loan nằm ngay dốc cầu vượt. Tại đây ô tô, xe tải, xe khách, xe container... tấp nập ra vào mặc cho dòng xe cộ hướng từ cao tốc đổ xuống dốc cầu để chạy ra quốc lộ 1. Vào giờ cao điểm trưa, chiều, nhiều nhân viên hàng quán từ bên trong nhào ra sát đường vắng, chèo kéo khách khiến giao thông hỗn loạn.

Quán KuBi ngoài lắp đặt nhà tiền chế, mái tôn, sát mặt đường còn được dựng ngay dưới đường dây điện cao thế.

Theo điều tra của PV, trước đây phạm vi tuyến đường dẫn cao tốc thuộc xã Vĩnh Hào là đất rẫy, đất nông nghiệp. Khi cao tốc chuẩn bị hoàn thành, một số hộ dân bắt đầu dựng nhà tiền chế, san lấp mặt bằng đấu nổi ra đường dẫn để làm quán cơm.

Anh Nguyễn Văn Tài, tài xế chạy tuyến Đồng Nai -



Điểm dừng chân KuBi nằm ngay dưới đường điện cao thế, tiềm ẩn nguy cơ phóng điện, cháy nổ

Ninh Thuận cho hay, khi vừa ra khỏi cao tốc, đến cầu vượt đường sắt, anh và nhiều tài xế khác đều cảnh giác cao độ. Bởi dưới dốc cầu nhiều ô tô, xe khách ra vào nườm nượp tại hàng quán. "Điều này rất nguy hiểm khi xe đổ dốc cầu, xe đang chạy nhanh mà phải phanh gấp vì có xe đột ngột từ quán cơm chạy thẳng ra đường", anh Tài kể.

Theo đơn vị quản lý tuyến, lúc 9h20 sáng 18/2, đã xảy ra vụ va chạm giữa 3 xe khách trên cầu vượt. Mặc dù vụ va chạm chưa gây thiệt hại về người, nhưng giao thông trên đường dẫn ra quốc lộ 1 bị ùn ứ nhiều giờ.

## ĐỊA PHƯƠNG CẦN VÀO CUỘC XỬ LÝ ĐỨT ĐIỂM

Theo Ban điều hành cao tốc Vĩnh Hào - Phan Thiết, vừa qua Ban QLDA 7 (chủ đầu tư) đã làm việc với các huyện dọc tuyến để phối hợp xử lý các vấn đề an toàn giao thông trên cao tốc Vĩnh Hào - Phan Thiết. Mới

đây (ngày 16/2), đơn vị quản lý tuyến cao tốc đã phối hợp với UBND huyện Hàm Thuận Bắc (Bình Thuận) yêu cầu người dân tháo dỡ cầu thang vi phạm hành lang cao tốc. Sau khi được vận động, hộ dân ở xã Hồng Liêm đã tự tháo dỡ.

Sau khi phát sinh các hàng quán, trạm dừng nghỉ đấu nổi trái phép ra đường dẫn cao tốc, Ban QLDA 7 đã ghi nhận hiện trường, có báo cáo gửi UBND huyện Tuy Phong, UBND tỉnh Ninh Thuận, đề nghị xử lý để đảm bảo an toàn giao thông.

Ông Bùi Duy Anh, Trưởng Văn phòng Quản lý đường bộ IV.1 (Khu QLDB IV) cho biết, việc chủ hàng quán xây lắp nhà tiền chế, làm hàng quán, đấu nổi ra đường dẫn cao tốc thuộc trách nhiệm quản lý đất đai của chính quyền xã, huyện. Riêng việc tự ý đấu nổi ra đường dẫn cao tốc khi chưa được cơ quan có thẩm quyền cấp phép là vi phạm Luật Giao thông, gây mất ATGT.

Liên quan đến công tác chuẩn bị xây dựng trạm dừng nghỉ, ông Phạm Quốc Huy, Giám đốc điều hành dự án cao tốc Vĩnh Hào - Phan Thiết cho biết: Đến nay, Cục Đường cao tốc đang lựa chọn nhà đầu tư, sắp tới sẽ đấu thầu. Dự kiến các trạm dừng nghỉ sẽ khởi công trong quý II/2024, đưa vào khai thác trong năm 2025 theo kế hoạch của Bộ GTVT.

"Khu QLDB IV vẫn chưa chính thức tiếp nhận quản lý tuyến cao tốc Vĩnh Hào - Phan Thiết nên chưa xử lý được những vi phạm này. Để đảm bảo an toàn giao thông, địa phương cần vào cuộc xử lý nghiêm", ông Duy Anh kiến nghị.

Trả lời PV Báo Giao thông ngày 23/2, ông Nguyễn Trung Trực, Chủ tịch UBND huyện Tuy Phong (Bình Thuận) xác nhận, một số hộ dân dựng nhà tiền chế làm hàng quán, trạm dừng nghỉ đấu nổi ra đường dẫn cao tốc là trái phép. "Huyện đã nắm được các trường hợp vi phạm và đã chỉ đạo các xã lập hồ sơ xử lý nghiêm. Các trường hợp này đều không phù hợp quy hoạch sử dụng đất, san lấp mặt bằng, đấu nổi đường dẫn trái phép. Về lâu dài chắc chắn không cho phép tồn tại", ông Trực khẳng định.

Ông Nguyễn Hồng Hải, Phó chủ tịch UBND tỉnh Bình Thuận cũng vừa ký công văn gửi UBND các huyện, thị xã, thành phố nơi có hai tuyến cao tốc đi qua tăng cường tuyên truyền, phổ biến các quy định của pháp luật nhằm giúp người dân hiểu rõ các nguy cơ gây mất an toàn giao thông trên tuyến cao tốc.

Đồng thời, chỉ đạo lực lượng công an tăng cường kiểm tra, ngăn chặn kịp thời tình trạng người dân tự ý cắt mở hàng rào dây thép gai, trộm cắp tài sản, vật tư... trên cao tốc qua địa bàn tỉnh.

Vinh Phú

# Cần cơ chế đặc thù làm nhanh đường Vành đai 4 TP.HCM

Sau 13 năm nghiên cứu hướng tuyến và lập quy hoạch dự án Vành đai 4 TP.HCM, cơ quan chức năng vẫn đang loay hoay tìm phương án tối ưu để đầu tư.

## CHƯA THỐNG NHẤT QUY MÔ, PHƯƠNG ÁN VỐN

Dự án đường Vành đai 4 có tổng chiều dài 206,8km đi qua 5 tỉnh, thành phố. Trong đó, đoạn thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu dài 18,7km, Đồng Nai 45,6km, Bình Dương 47,45km, TP.HCM 17,3km và Long An 78,3km.

Sở GTVT TP.HCM là đơn vị chủ trì tổng hợp dữ liệu nghiên cứu hướng tuyến, phương án tài chính để trình Hội đồng vùng Đông Nam Bộ, Bộ GTVT phản biện trước khi trình Quốc hội thông qua trong năm 2024.

Trao đổi với PV Báo Giao thông, ông Trần Quang Lâm, Giám đốc Sở GTVT TP.HCM cho biết, các đoạn tuyến đang được các địa phương lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.

Ở giai đoạn 1, dự án được thiết kế bề rộng mặt đường từ 22 - 27m, bao gồm 4 làn, dải phân cách cứng và 2 làn dừng khẩn cấp. Tổng mức đầu tư giai đoạn này khoảng hơn 106.000 tỷ đồng. Trong đó, chi phí xây dựng 33.095 tỷ đồng, chi phí giải phóng mặt bằng 47.258 tỷ đồng, các chi phí quản lý dự án và tư vấn khoảng 25.611 tỷ đồng.

Chủ trương chung, nguồn vốn ngân sách Nhà nước (gồm vốn Trung ương và vốn địa phương) tham gia 50%, còn lại kêu gọi đầu tư PPP.

Sau nhiều năm phối hợp giữa 5 địa phương cùng 3 đơn vị tư vấn, dự án được đề xuất hai phương án tổ chức thực hiện đầu tư. Phương án 1, các địa phương làm cơ quan có thẩm quyền triển khai các dự án thành phần đoạn tuyến qua tỉnh mình.

Phương án 2, gộp toàn bộ tuyến thành một dự án, trình Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư.

Theo thông tin của Báo Giao thông, các địa phương đã ký hợp đồng với 3 đơn vị tư vấn thiết kế GTVT (Tedi), Công ty Cổ phần Tư vấn thiết kế GTVT phía Nam (Tedi South), Công ty Cổ phần Tư vấn xây dựng A2Z.

Cũng chính vì mỗi địa phương có một tư vấn nên đã



Thủ trưởng Bộ GTVT Lê Anh Tuấn phát biểu tại cuộc họp lấy ý kiến lãnh đạo các tỉnh, thành phố về phương án đầu tư Vành đai 4 TP.HCM ngày 22/2

xảy ra tình huống chênh lệch về chiều rộng làn đường, dải phân cách cứng. Thời gian hoàn vốn đầu tư dự kiến tại mỗi dự án thành phần cũng khác nhau.

Chẳng hạn, tại Long An, tuyến đường đi qua có chiều dài lên đến 78,3km, tổng mức đầu tư lên đến 47.068 tỷ đồng. Lãnh đạo địa phương này cho biết, ngân sách địa phương chưa thể cân đối được, ngay cả tham gia với mức 50% cũng khó thu xếp được, nên đề xuất Trung ương hỗ trợ 90%.

Khó khăn về vốn, vì vậy quy mô mặt cắt ngang của tuyến qua từng địa phương cũng được đề xuất chưa thống nhất. Mặt cắt ngang đoạn qua Long An chỉ rộng 22m, trong khi đoạn qua Bà Rịa - Vũng Tàu rộng 27m, Đồng Nai rộng 22m, Bình Dương rộng 24,75m, còn TP.HCM là 25,5m.

## CẦN CƠ CHẾ ĐẶC THÙ

Phân tích các phương án, ông Trần Quang Lâm cho hay, nếu áp dụng phương án 1, bốn địa phương gồm TP.HCM, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu có đủ thẩm quyền thông qua chủ trương đầu tư. Riêng đoạn qua Long An, do dự án thuộc nhóm A, những địa phương không đủ nguồn vốn nên phải xin chủ trương của Trung ương.

Nếu chọn phương án này, dự án có thể khởi công trong năm 2025, hoàn thành toàn tuyến năm 2028. Đoạn nào hoàn thành trước sẽ đưa vào khai thác trước.



TP.HCM đang tiến hành điều chỉnh hướng tuyến Vành đai 4 ra khỏi các khu dân cư giúp tiết kiệm chi phí giải phóng mặt bằng

Đối với phương án 2, quá trình đầu tư thuận lợi hơn bởi dễ dàng thống nhất các nội dung về quy mô đầu tư, giải pháp kết nối giữa các tỉnh, trình Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư một lần. Nhược điểm là tổng mức đầu tư rất lớn, khó tìm được nhà đầu tư đủ năng lực tài chính, kinh nghiệm cho toàn bộ dự án.

Phương án 2 cũng đồng nghĩa với kịch bản các địa phương phải thanh lý hợp đồng đã ký với các đơn vị tư vấn cũ và cùng ký lại hợp đồng mới với một đơn vị tư vấn thực hiện toàn bộ dự án. Điều này khiến tiến độ dự án khó đạt kỳ vọng khởi công trong năm 2025.

Ông Trần Quang Lâm cho biết, qua trao đổi với lãnh đạo Sở GTVT các tỉnh, thống nhất đề xuất tiếp tục nghiên cứu theo phương án 1.

Mặc dù vậy, để thực hiện phương án này, cần có cơ chế, chính sách đặc thù riêng áp dụng cho các dự án qua từng địa phương, được Quốc hội thông qua. Cụ thể, UBND cấp tỉnh được làm chủ quản,

được sử dụng ngân sách địa phương và vốn hợp pháp khác thực hiện đầu tư, được sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác.

Ngân sách Trung ương hỗ trợ TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu là 50% tổng mức vốn ngân sách tham gia dự án.

Riêng tỉnh Long An, ngân sách Trung ương hỗ trợ 90% vì địa phương này khó khăn. Cho phép tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án không vượt quá 70% tổng mức đầu tư dự án (thay vì chỉ 50%); cho phép chỉ định thầu các gói thầu tư vấn, di dời hạ tầng kỹ thuật, bồi thường, hỗ trợ tái định cư...

Ngoài ra, cần có cơ chế khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, cơ chế quản lý công trình sau đầu tư và quyết toán vốn đầu tư.

Sở GTVT TP.HCM cũng kiến nghị Bộ GTVT thống nhất chọn một đơn vị tư vấn chung cho toàn bộ tuyến. Trên cơ sở đó thống nhất về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật chung, phân kỳ đầu tư của các dự án qua từng địa phương, tránh tình

## TP.HCM: ĐIỀU CHỈNH HƯỚNG TUYẾN ĐỂ TRÁNH NHÀ DÂN

Đại diện Sở Tài nguyên và Môi trường TP.HCM cho biết, đang phối hợp với UBND huyện Củ Chi cập nhật các vị trí đất nông nghiệp thuộc khu vực điều chỉnh hướng tuyến Vành đai 4.

Trước đây, Vành đai 4 trùng với các tuyến đường Bà Lách, Nguyễn Thị Rành, Trung Viết, Cao Thị Bèo... (huyện Củ Chi), sẽ có khoảng 1.150 trường hợp bị ảnh hưởng. Phương án điều chỉnh mới nhất, chỉ khoảng 486 trường hợp bị ảnh hưởng. Hướng tuyến điều chỉnh mới phần lớn đi qua đất nông nghiệp, hạn chế tối đa qua các tuyến đường khu dân cư hiện hữu. Vì vậy, khối lượng giải phóng mặt bằng, chi phí bồi thường thấp.

Điều chỉnh này giúp rút ngắn thời gian thực hiện đầu tư, tạo điều kiện để khai thác các quỹ đất dọc tuyến (dự kiến khoảng 590ha) tạo nguồn thu cho ngân sách TP.HCM, góp phần mở rộng, phát triển khu công nghiệp, dịch vụ, khu đô thị mới dọc hai bên tuyến.

trạng mỗi địa phương một kiểu vì có từng tư vấn riêng.

Trong buổi làm việc mới đây với các địa phương để nắm tiến độ hoàn thành báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Vành đai 4, Thủ trưởng Bộ GTVT Lê Anh Tuấn cũng yêu cầu các cơ quan thuộc Bộ GTVT như: Cục Đường bộ, Cục Quản lý đầu tư xây dựng, Viện Chiến lược và Phát triển GTVT tham mưu cho Bộ, khẩn trương hoàn thiện quy hoạch chi tiết, phân tích lưu lượng giao thông qua tuyến, cùng các địa phương đối chiếu, rà soát lại quy hoạch.

Đặc biệt, Thủ trưởng lưu ý phải đánh giá đầy đủ hiện trạng các khu công nghiệp, khu dân cư hiện hữu dọc tuyến để từ đó bố trí các nút giao phù hợp.

Ông Phan Văn Mãi, Chủ tịch UBND TP.HCM cho rằng, cần sớm có đơn vị tư vấn tổng thể để hỗ trợ các địa phương rà soát từng đoạn, xây dựng phương án tài chính chung. "TP.HCM sẽ làm ngày làm đêm để cùng các địa phương hoàn thiện báo cáo nghiên cứu tiền khả thi trình Quốc hội vào giữa năm nay", ông Mãi nói.

Quốc Quang

# Đất dịch vụ ven đô Hà Nội “cháy” hàng

Đất dịch vụ (còn gọi là thương mại) đang được nhiều người tìm mua do lợi thế hạ tầng ngày càng đồng bộ, rẻ hơn các dự án thương mại. Tuy nhiên, nguồn cung hạn chế nên đất tăng giá vẫn không có hàng bán.

## GIÁ ĐẤT DỊCH VỤ TĂNG CHÓNG MẶT

Khu đất dịch vụ 12,5ha xã An Thượng phục vụ giải phóng mặt bằng một số dự án đầu tư trên địa bàn huyện Hoài Đức. Dự án nằm khuất sau Học viện Chính sách. Một năm trước, để vào đây, người dân phải đi vòng qua làng An Thượng hoặc đi qua dự án Sudico An Khánh. Thời điểm đó, những lô đẹp rao bán khoảng 50 triệu đồng/m<sup>2</sup> nhưng bị chệch đất.

Cuối năm 2023, đường liên khu 8 rộng 50m với thiết kế 6 làn xe chạy qua mặt tiền dự án, đầu nối vào đường Đại lộ Thăng Long. Việc di chuyển từ dự án ra trục giao thông dễ dàng nên giá đất ở đây tăng vọt.

Anh Nguyễn Trần Nam, người môi giới bất động sản tại dự án này cho biết, giá đất dao động 68 - 95 triệu đồng/m<sup>2</sup>. “Anh mua luôn đi, khu này còn tăng giá, đường liên khu 8 mới xong một đoạn. Khi thông xe từ đường 72 An Thượng đến xã Liên Hà, huyện Đan Phượng thì giá còn tăng nữa”, anh Nam tự vấn.

Tương tự, khu đất dịch vụ 25,2ha khu đô thị Vân Canh (Hoài Đức) nằm ngay Vành đai 3,5 cũng đang đà tăng giá theo tiến độ tuyến đường. Năm 2020, khi dự án trong giai đoạn san ủi, giá đất dịch vụ chỉ khoảng 35 - 50 triệu đồng/m<sup>2</sup>. Đầu năm 2023, đoạn đường trước mặt thảm nhựa, giá đất tăng lên 60 - 70 triệu đồng/m<sup>2</sup>.



Người dân đi mua đất đầu năm tại Hoài Đức

Giữa năm ngoái đến nay, giá đất đã tăng lên 80 - 120 triệu đồng/m<sup>2</sup> sau thông tin Nhà nước đầu tư dự án xây dựng nút giao giữa đường Vành đai 3,5 với Đại lộ Thăng Long (đoạn qua huyện Hoài Đức, Hà Nội) với số vốn hơn 2.450 tỷ đồng. Dự án đất dịch vụ Kim Chung - Di Trạch cách đó không xa cũng đã tăng thêm 10 triệu đồng/m<sup>2</sup> chỉ trong 6 tháng gần đây.

Giá đất tăng, nhiều nhà đầu tư lãi đậm. Anh Nguyễn Văn Lập, một nhà đầu tư tại khu đất dịch vụ An Thượng cho biết, năm 2018, lúc đó dự án hoang vu, chiêm trũng, không có đường sá như bây giờ. Giá đất anh mua khi đó khoảng 20 triệu đồng/m<sup>2</sup>, lô đất 60m<sup>2</sup> chỉ 1,3 tỷ đồng. Cuối năm 2023, anh bán sang tay giá hơn 50 triệu đồng/m<sup>2</sup>, lãi 1,8 tỷ đồng. Hiện lô đất của anh đang được chào bán trên các diễn đàn bất động sản với giá gần 80 triệu đồng/m<sup>2</sup>.

Còn anh Trần Văn Minh (ở Đại Mỗ, quận Nam Từ

Liên) mua đầu tư 60m<sup>2</sup> đất dịch vụ Vân Canh, Hoài Đức với giá 80 triệu đồng/m<sup>2</sup>. Sau 6 tháng, lô đất của anh được nhiều người trả giá 85 triệu đồng/m<sup>2</sup>. Anh Minh không bán vì cho rằng khi đường Vành đai 3,5 thông xe, giá đất còn tăng cao hơn nữa.

## PHÂN KHÚC NÀO SẼ SÔI ĐỘNG NĂM 2024?

Theo Báo cáo đầu tháng 2/2024 của Công ty Cổ phần Property Guru Việt Nam, mức độ quan tâm đến bất động sản (BDS) đã nhanh chóng tăng trở lại ngay sau kỳ nghỉ Tết Giáp Thìn. Theo đó, lượng tìm kiếm BDS toàn quốc bắt đầu đi lên từ mừng 2 Tết và giữ nhịp tăng khá mạnh, đến mừng 10 Tết đạt mức tăng 124% so với 1 tuần trước Tết.

Nhu cầu tìm mua BDS trên toàn quốc trong tháng 1/2024 tăng 66% so với cùng kỳ năm ngoái, lượng tin đăng bán cũng tăng 52%. Đáng chú ý, tháng 1/2024, tại Hà Nội, đất nền và đất dự án có mức độ quan tâm tăng mạnh hơn cả chung cư, lượng tìm kiếm đất nền tại Hà Nội tăng 110%, đất dự án tăng 77% so với cùng kỳ năm trước.

Báo cáo Chi số tâm lý người tiêu dùng BDS nửa đầu năm 2024 cho thấy, 65% người được hỏi cho biết họ vẫn dự định mua BDS trong một năm tới. Trong đó, tỷ trọng mua để đầu tư chiếm 60% và đất nền vẫn là loại hình được người mua tương lai quan tâm nhiều nhất.

Theo đại diện Property Guru Việt Nam, tại Hà Nội, những phân khúc đáp ứng nhu cầu thực như mua bán, cho thuê căn hộ chung cư thứ cấp hay mặt bằng bán lẻ nội đô là những phân khúc sôi động.

Không có thống kê riêng đối với đất dịch vụ, nhưng báo cáo chung về nhà đất Hà Nội của Công ty Cổ phần Property Guru Việt Nam cho thấy, tháng 1/2024, lượng tìm kiếm đất nền tại Hà Nội tăng 110%, đất dự án tăng 77% so với cùng kỳ năm trước.

## GIÁ TĂNG CŨNG KHÔNG CÓ HÀNG ĐỂ BÁN

Giá đất dịch vụ tăng trông thấy, song không còn nhiều để giao dịch. Theo nhân viên môi giới bất động sản Nguyễn Trần Nam, kho hàng ở khu vực xã An Thượng, huyện Hoài Đức chỉ còn một lô rộng 76m<sup>2</sup>, giá bán 78 triệu đồng/m<sup>2</sup> có thể mua bán được ngay.

Tại khu vực đất dịch vụ Kim Chung (Hoài Đức), môi giới Trần Văn Đức cũng cho biết, đất rất hiếm, không có hàng để bán. Anh Đức thường phải đăng tin ảo để duy trì tương tác.

Trao đổi với Báo Giao thông, đại diện Văn phòng Đăng ký đất đai - Chi nhánh Quốc Oai cho hay, khoảng 2 năm nay, huyện không bàn giao đất dịch vụ nên không có hồ sơ liên quan đến đất dịch vụ đăng ký biến động qua văn phòng.

Lãnh đạo huyện Mê Linh cho biết, huyện Mê Linh đang triển khai xây dựng hạ tầng khu tái định cư để trả đất dịch vụ cho dân, theo kế hoạch sẽ hoàn thành trong năm 2024.

Theo thống kê, trên địa bàn thành phố Hà Nội còn hàng nghìn hộ dân được giao đất dịch vụ, như huyện Đan Phượng có 200 hộ, Hà Đông 600 hộ, Mê Linh 5.700 hộ, nhưng do nhiều vướng mắc, đến nay việc giao đất này bị “treo”, khiến nguồn cung đất dịch vụ trên thị trường thêm khan hiếm.

Chủ tịch UBND Hà Nội Trần Sỹ Thanh cũng đã yêu cầu UBND các quận, huyện, thị xã (nơi còn tồn tại việc giao đất dịch vụ) xây dựng kế hoạch chi tiết để giao đất dịch vụ cho các hộ dân, báo cáo Ban thường vụ quận ủy, huyện ủy, thị ủy để được lãnh đạo, chỉ đạo tổ chức thực hiện, bảo đảm cơ bản hoàn thành giao đất dịch vụ cho người dân trước ngày 30/9.

Nguyễn Hùng

## Hơn 1.200 tỷ đầu tư khu công nghiệp Việt Hàn tại Bắc Giang

Phó thủ tướng Lê Minh Khái vừa ký Quyết định số 196/QĐ-TTg ngày 26/2/2024 chấp thuận chủ trương đầu tư Dự án Đầu tư xây dựng và kinh doanh kết cấu hạ tầng khu công nghiệp Việt Hàn mở rộng. Công ty TNHH Phát triển Fuji Phúc Long là nhà đầu tư dự án.

Dự án được thực hiện tại xã Hồng Thái, xã Tăng Tiến và thị trấn Nénh, huyện Việt Yên, tỉnh

Bắc Giang với quy mô 147,31ha. Tổng vốn đầu tư của dự án là 1.236,7 tỷ đồng.

Phó thủ tướng yêu cầu Bộ Kế hoạch và Đầu tư chịu trách nhiệm về những nội dung được giao thẩm định chủ trương đầu tư dự án và thực hiện quản lý Nhà nước về khu công nghiệp theo quy định của pháp luật về đầu tư và pháp luật có liên quan.

UBND tỉnh Bắc Giang chịu

trách nhiệm về tính chính xác của thông tin, số liệu báo cáo và các nội dung thẩm định theo quy định của pháp luật về đầu tư; đảm bảo việc thực hiện dự án về sự phù hợp của dự án với các quy hoạch ngành quốc gia trên địa bàn tỉnh.

Kiểm tra, xác định việc đáp ứng điều kiện cho thuê đất tại thời điểm cho thuê đất; đảm bảo điều kiện cho phép chuyển mục

đích sử dụng đất trong quá trình cho thuê đất, chuyển mục đích sử dụng đất để thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đất đai

Thực hiện đúng các quy định về bồi thường, hỗ trợ tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất.

Công ty TNHH Phát triển Fuji Phúc Long có trách nhiệm đảm bảo góp đủ vốn chủ sở hữu theo đúng tiến độ cam kết và tuân thủ quy định của pháp luật

về đất đai; thực hiện ký quỹ hoặc phải có bảo lãnh ngân hàng về nghĩa vụ ký quỹ để đảm bảo thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư.

Dành tối thiểu 3% tổng diện tích đất công nghiệp của khu công nghiệp để cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa, doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, doanh nghiệp đổi mới sáng tạo...

P.V

# Lo bỏ cọc khi giá khởi điểm đấu giá biến số xe máy thấp

Trước thông tin Bộ Công an đề xuất đấu giá biến số xe máy, nhiều người háo hức mong chờ. Tuy nhiên, một số chuyên gia dự đoán tình trạng bỏ cọc, đấu cơ sẽ tái diễn khi mức giá đề xuất khởi điểm chỉ 5 triệu đồng, bước giá 500 nghìn.

## CHỦ XE MÁY HÁO HỨC

Tại dự thảo báo cáo giải trình một số nội dung mới của dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Bộ Công an đề xuất mở rộng thêm đối tượng đấu giá biến số là biến số xe mô tô, xe gắn máy.

Theo đề xuất này, giá khởi điểm của một biến số xe mô tô, xe gắn máy đưa ra đấu giá không thấp hơn 5 triệu đồng, bước giá bằng 10% giá khởi điểm. Những thông tin còn lại dự kiến về quy trình, cách thức tổ chức đấu giá loại hình biến số này chưa được cơ quan chức năng công bố.

Anh Lê Anh, một người đang sở hữu chiếc xe máy cũ mang biển số lộc phát cho biết, từ trước đến nay, biển số xe máy đẹp vẫn được mua bán cao hơn hẳn biển số bình thường.

“Nhiều người sẵn sàng chi hàng chục triệu, hàng trăm triệu đồng, thậm chí tiền tỷ để mua xe máy có biển số đẹp

mình thích. Nếu người dân được đấu giá biến số, có lẽ giá mua còn rẻ hơn”, anh nhìn nhận.

Trên thị trường, nhiều biển số xe máy được mua bán, sang tên với giá trị rất cao, như chủ cửa hàng xe máy trên đường Láng (Hà Nội) cho biết, biển xe máy 29N1 - 999.99 cửa hàng từng nhập vào với giá hơn 1 tỷ đồng.

Tháng 9/2022, một chiếc Vespa 946 Christian Dior biển ngũ quý 6 được rao bán với giá 3,5 tỷ đồng; tháng 8/2022, một chiếc xe Honda Super Cup C125 ở Đà Nẵng trúng biển ngũ quý 9 được trả tới 1,2 tỷ đồng...

“Nếu được đấu giá biến số xe máy sẽ rất đông người tham gia vì giá khởi điểm 5 triệu đồng là mức thấp, bước giá cũng thấp, trong khi lượng người có nhu cầu rất lớn”, anh Trần Quang Hải, trú quận Cầu Giấy, Hà Nội cho hay.

## CẦN CHẾ TÀI NGĂN BỎ CỌC

Đồng tình với đề xuất đấu giá biến số xe, đại biểu Quốc hội Nguyễn Quốc Hận, ủy viên Ủy ban Pháp luật của Quốc hội nhìn nhận, sau vài tháng thí điểm đấu giá biến số xe ô tô đã chứng minh tính hiệu quả cả về mặt kinh tế và đáp ứng nhu cầu của người dân.

Con số Bộ Công an vừa công bố cho thấy, từ ngày 15/9/2023 đến hết tháng 2/2024 đã thu về gần 1.400 tỷ đồng vào ngân sách Nhà nước. Số tiền này tương đương với ngân sách thu một năm ở một số tỉnh.



Sau khi đấu giá biến số xe ô tô thành công, Bộ Công an đang đề xuất đấu giá biến số xe máy

**Bộ Công an cho biết, qua hơn 4 tháng đấu giá biến số xe ô tô, tổng số tiền đấu giá thành công là hơn 2.052 tỷ đồng. Trong đó, có 14.062 biển số trúng đấu giá được khách hàng nộp tổng cộng gần 1.400 tỷ đồng, đã thu về nộp ngân sách Nhà nước gần 840 tỷ đồng.**

**“Việc thực hiện đấu giá biến số xe ô tô đã đáp ứng được nhu cầu của người dân, tạo sự công bằng cho người có nhu cầu, đồng thời, khai thác tài sản công có hiệu quả, tăng nguồn thu cho ngân sách Nhà nước”. Bộ Công an nhìn nhận.**

“Đây là tín hiệu tích cực về mặt kinh tế. Về mặt xã hội, khi triển khai đấu giá biến số

xe ô tô còn đáp ứng nhu cầu của người dân. Điều này cũng ngăn chặn hành vi tiêu cực trong quá trình cấp biển số xe. Vì vậy, nên nhanh chóng áp dụng đối với biển số xe máy”, ông Hận nói.

Cùng quan điểm, đại biểu Phạm Văn Thịnh, ủy viên Ủy ban Kinh tế của Quốc hội cho rằng: “Đấu giá biến số xe máy vừa có lợi cho ngân sách Nhà nước, vừa đáp ứng mong muốn của người dân thì chúng ta cần sớm triển khai”.

Luật sư Phan Văn Chiêu, Giám đốc Công ty Luật TNHH Hà Châu nhìn nhận, những

phiên đấu giá biến số xe ô tô vừa qua để lại kết quả khá ấn tượng.

Tuy nhiên, trước khi triển khai mở rộng sang các đối tượng khác, cơ quan có thẩm quyền cần nghiên cứu và ban hành các quy định pháp lý cụ thể. Ngoài việc rút kinh nghiệm từ những lần thí điểm đấu giá biến số ô tô trước đó, các đơn vị cần nghiên cứu mô hình đấu giá của các nước khác, từ đó hoàn thiện hệ thống pháp luật.

Còn với tình trạng bỏ cọc từng xảy ra trong một số phiên đấu giá biến số xe ô tô, ông Chiêu nêu quan điểm, giải pháp hiệu quả là quy định trách nhiệm ràng buộc đối với những người tham gia đấu giá.

“Trong đó có quy định số tiền phạt do bỏ cọc phải gấp nhiều lần số tiền đặt cọc, thậm chí xử phạt theo tỷ lệ phần trăm tương ứng với số tiền họ trúng đấu giá”, chuyên gia luật hiến kể.

Mới đây, Bộ Tư pháp cũng cho biết đang nghiên cứu sửa đổi Luật Đấu giá tài sản, dự kiến trình Quốc hội thông qua tại kỳ họp tới. Theo đó, cơ quan này sẽ tập trung giải quyết vấn đề tăng trách nhiệm của người tham gia đấu giá, nâng cao vai trò quản lý nhằm đảm bảo công khai, minh bạch.

Một trong những giải pháp để hạn chế tình trạng bỏ cọc là sẽ bổ sung hình thức xử phạt vi phạm hành chính đối với người đã trúng đấu giá nhưng không làm tròn nghĩa vụ tài chính.

H. Lam - P. Đô

## CHUYỆN ĐỌC ĐƯỜNG

# Trừ điểm bằng lái để tạo răn đe

Luật sư HOÀNG TRỌNG GIÁP  
(Đoàn Luật sư TP Hà Nội)

Trước hết cần khẳng định, Bộ Công an đề xuất bổ sung quy định điểm, trừ điểm giấy phép lái xe là một biện pháp hành chính, bên cạnh chế tài xử phạt hành chính trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông.

Xét về mức độ, biện pháp quản lý này nghiêm khắc hơn hình thức xử phạt bằng tiền.

Trừ điểm bằng lái xe sẽ tạo cho tài xế có ý thức chấp hành luật giao thông nghiêm chỉnh hơn, bởi họ “sợ” hơn nhiều sau mỗi lần bị trừ hết điểm dẫn đến phải học lại, thi sát hạch lại.

Tôi hoàn toàn ủng hộ đề xuất này.

Tuy nhiên, điều quan trọng là cần có quy định cụ thể, chi tiết về việc mỗi điểm trên bằng lái xe tương ứng với các lỗi vi phạm như thế nào.

Cần quy định rõ lỗi nào sẽ bị trừ điểm, lỗi nào không bị trừ điểm hoặc nhiều lỗi cộng gộp lại mới bị trừ một điểm.

Ví dụ, tài xế lái xe vượt đèn đỏ bị trừ 1 điểm nhưng nếu lấn làn, chèn vạch trái quy định thì bao nhiêu lần vi phạm sẽ bị trừ 1 điểm? Hoặc tài xế vi phạm nồng độ cồn, thì nồng độ ở mức 1 bị trừ bao nhiêu điểm, mức 2 trừ bao nhiêu điểm?

Việc trừ mỗi điểm trên bằng lái xe cần được xây dựng theo quy chuẩn của pháp luật về an toàn giao thông. Khi đó, cơ quan quản lý mới đánh giá được lỗi đó sẽ bị trừ bao nhiêu điểm.

Và điều quan trọng nhất, đó là làm thế nào để biết ai là người lái xe khi

chúng ta đang tiến tới áp dụng triệt để, đồng bộ công nghệ trong vấn đề giám sát giao thông?

Một khi đã áp dụng đồng bộ giám sát giao thông, đồng nghĩa với việc sẽ dựa trên thiết bị, phương tiện kỹ thuật để xử lý phương tiện vi phạm. Trường hợp không biết người nào đang điều khiển phương tiện, dễ dẫn đến tình trạng trốn tránh trách nhiệm bằng cách nhờ người khác “đánh tráo” giấy phép lái xe.

Do đó, cơ quan chức năng cần thiết nghiên cứu kỹ trước các tình huống khi đề xuất trừ điểm bằng lái được đưa vào hệ thống luật và áp dụng trên thực tiễn.

Đề xuất trừ điểm giấy phép lái xe là một trong những giải pháp rất hay mà nhiều quốc gia trên thế giới đã áp dụng từ lâu. Tuy nhiên, để luật hóa quy định này ở Việt Nam, các cơ quan quản lý cần

lấy thêm ý kiến rộng rãi để đảm bảo sự đồng thuận, thống nhất trong nhân dân.

Tôi cho rằng, đề xuất hình thức trừ điểm giấy phép lái xe đối với người vi phạm quy định về tham gia giao thông sẽ không khó triển khai ở Việt Nam. Bởi lẽ, hiện nay Bộ Công an và các bộ, ngành đã có sự liên thông về dữ liệu quốc gia về dân cư. Chúng ta quản lý người lái xe trên môi trường điện tử thông qua số định danh điện tử và căn cước gắn chip, đó là một lợi thế.

Mỗi người dân đều có căn cước gắn chip và tài khoản định danh điện tử. Nhờ đó, việc tích hợp số điểm trên giấy phép lái xe để liên thông dữ liệu với các bộ, ngành hoàn toàn có thể được thực hiện suôn sẻ. Đồng thời, tài xế cũng dễ dàng tra cứu được số điểm của mình, tránh sự cố tình tái vi phạm luật.

H.T.G

# Đưa tiến độ giải ngân vốn giao thông từ đầu năm

Loạt dự án giao thông lớn đang bước vào chặng đua giải ngân vốn đầu tư công ngay từ đầu năm để đảm bảo thời gian về đích.

## TỶ LỆ GIẢI NGÂN TĂNG CẤP SỐ NHÂN

Kết thúc năm 2023, dự án cao tốc Bắc - Nam đoạn Hàm Nghi - Vũng Áng là một trong những dự án hoàn thành giải ngân với tỷ lệ 99,99% kế hoạch, góp phần đưa Ban QLDA Thăng Long (chủ đầu tư) lọt top các ban quản lý dự án có tỷ lệ giải ngân cao nhất Bộ GTVT.

Ông Nguyễn Khắc Trung, Giám đốc điều hành dự án cho biết, tiếp nối kết quả đạt được, năm 2024, dự án được giao kế hoạch vốn xấp xỉ 1.500 tỷ đồng.

Nguồn vốn tập trung chủ yếu là hạng mục xây lắp của dự án chiếm tỷ lệ 90% (hơn 1.323 tỷ đồng). Phần vốn còn lại khoảng 10% cho công tác GPMB và cho các chi phí tư vấn, quản lý dự án. Hiện, giá trị sản lượng thi công các nhà thầu đã có nhiều chuyển biến tích cực. Sản lượng thi công trung bình mỗi tuần đạt khoảng 60 tỷ đồng, tăng khoảng 1,5 lần so với tháng trước.

Góp mặt thi công dự án đường cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2, Tổng công ty Thăng Long cũng đang dồn lực bút tốc sản lượng thi công, nâng cao giá trị giải ngân ngay từ đầu năm.

Bà Hoàng Thị Hồng Nhung, Phó tổng giám đốc Thường trực Tổng công ty Thăng Long cho biết, mục tiêu trong năm 2024, giá trị thi công tại gói thầu XL13 dự án đoạn Quy Nhơn - Chí Thạnh của đơn vị đạt khoảng 450 tỷ đồng, tập trung chủ yếu vào thi công phần đường.

"Hơn 100 đầu máy đang được huy động trên hiện trường. Chúng tôi phấn đấu sản lượng trung bình tuần đạt khoảng 9 tỷ đồng, trung bình tháng khoảng 36 tỷ đồng, gấp 2 lần sản lượng trung bình tuần/tháng trong năm 2023", bà Nhung cho hay.

Đạt giá trị thi công khá quan trọng gói thầu XL13 dự án đoạn Quy Nhơn - Chí Thạnh, bà Nhung cho biết, tại gói thầu XL1 dự án đoạn Chí Thạnh - Vân Phong, kết thúc năm 2023, giá trị sản lượng Tổng công ty Thăng Long đạt được là 31% giá trị hợp đồng, vượt

4% so với kế hoạch cam kết.

Năm 2024, kế hoạch của nhà thầu là tập trung hoàn thiện toàn bộ các công trình trên tuyến (cầu, cống, hầm chui...), các vị trí nền đào sâu, đắp cao, cơ bản hoàn thành lớp móng mặt đường, nâng giá trị thi công lên 40%.

Với số mũi thi công, số lượng nhân công, máy móc huy động đang vượt so với kế hoạch đăng ký, Tổng công ty Thăng Long đặt mục tiêu giá trị thi công mỗi tháng tại dự án Chí Thạnh - Vân Phong từ 14 - 17 tỷ đồng/tháng, tăng gấp đôi so với thời điểm 3 - 4 tháng trước.

Chỉ còn cách thời điểm về đích chưa đầy 3 tháng (30/4/2024), tại gói thầu XL2 dự án cao tốc Bắc - Nam đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt, hàng trăm kỹ sư, công nhân của Tổng công ty Xây dựng Trường Sơn cũng đang ngày đêm bút tốc, hoàn thành các hạng mục cuối cùng.

Theo Đại tá Lê Minh Đức, Giám đốc Ban điều hành gói thầu XL2, trong tổng giá trị phần việc đảm nhận đạt gần 1.290 tỷ đồng, hiện giá trị thi công của đơn vị đã đạt hơn 1.066 tỷ đồng, tương đương gần 83%. Năm 2024, giá trị còn lại của gói thầu là gần 335 tỷ đồng, tập trung chủ yếu ở những hạng mục cầu lớn như cầu Ô Ô, cầu Thần Vũ 2, móng mặt và bê tông nhựa.

Riêng tháng 1/2024, giá trị sản xuất của nhà thầu đạt được là gần 71 tỷ đồng, tăng từ 1,4 - 1,7 lần so với các tháng trước đó.

Là một trong những dự án ODA giao thông đạt 100%



Thi công cao tốc Bắc - Nam đoạn Vũng Áng - Bùng



Thi công hầm Tuy An trên tuyến cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2

số vốn được giao năm 2023, đại diện ban điều hành dự án tăng cường kết nối giao thông Tây Nguyên cho biết, năm 2024 - chặng đua cuối cùng để về đích, dự án được giao hơn 987 tỷ đồng, tập trung chủ yếu cho xây lắp (hơn 911 tỷ đồng).

Những ngày đầu năm, dự án đã giải ngân được hơn 168 tỷ đồng, đạt hơn 17% kế hoạch vốn được giao.

## RÀ SOÁT. ĐỀ XUẤT BỔ SUNG VỐN

Ông Nguyễn Thế Minh, Phó cục trưởng Cục Quản lý đầu tư xây dựng (Bộ GTVT) đánh giá, số vốn gần 60.000 tỷ đồng Bộ GTVT được Thủ tướng Chính phủ giao giải ngân năm 2024 thấp hơn năm ngoái. Với tiến độ như

hiện nay, việc hoàn thành là hoàn toàn khả thi.

Để các dự án lớn như cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2 có điều kiện về đích năm 2025, Cục Quản lý đầu tư xây dựng cũng đang tham mưu Bộ GTVT chỉ đạo các chủ đầu tư yêu cầu nhà thầu rà soát, lập tiến độ thi công cụ thể, xác định nhu cầu vốn cần thiết, tổng hợp báo cáo Chính phủ xem xét, bổ sung thêm nguồn lực.

"Sốt ruột nhất năm nay là tiến độ triển khai hai dự

án thành phần cao tốc Bắc - Nam đoạn Cần Thơ - Cà Mau.

Số vốn được phân bổ năm 2024 tập trung phần nhiều vào dự án cao tốc Bắc - Nam, nhất là dự án giai đoạn 2. Song, nguồn cát đắp nền tại dự án đoạn Cần Thơ - Hậu Giang và Hậu Giang - Cà Mau vẫn gặp nhiều khó khăn.

Để tháo gỡ, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo các tỉnh rà soát, bổ sung thêm nguồn, đảm bảo công suất phục vụ thi công", lãnh đạo Cục Quản lý đầu tư xây dựng nói và đề nghị các địa phương cho phép các nhà thầu được khai thác tối đa công suất hoạt động của thiết bị, phương tiện và thời gian khai thác trong ngày để đảm bảo sản lượng khai thác.

Các địa phương cũng cần căn cứ tình hình thực tế khai thác của các mỏ đã cấp cho dự án, rà soát, đánh giá nội dung đánh giá tác động môi trường được duyệt để xem xét, có phương án điều chỉnh tăng công suất khai thác các mỏ (nếu đủ điều kiện).

"Một tín hiệu đáng mừng là theo kết quả đánh giá sơ bộ từ đề án của Bộ GTVT, vật liệu cát biển có thể thí điểm mở rộng ở các khu vực nhiệm vụ."

Chủ đầu tư đang phối hợp với UBND tỉnh Sóc Trăng, Trà Vinh tìm giải pháp gỡ vướng thủ tục, sớm thông được nguồn cát biển đưa vào sử dụng thi công cao tốc, lũy tiến sản lượng, tăng tốc giải ngân", ông Minh chia sẻ thêm.

Nam Khánh

# Giá vé máy bay còn cao đến bao giờ?

Nhiều hành khách phản ánh, dù đã qua rằm tháng Giêng, qua cao điểm Tết nhưng giá vé máy bay vẫn neo ở mức cao, thậm chí rất cao. Vì sao lại có thực trạng này và khi nào khách có thể mua được vé máy bay rẻ hơn?

## CẠN VÉ, GIÁ CAO

Khảo sát của PV Báo Giao thông, trên các kênh bán vé trực tuyến, trên chặng Hà Nội – TP.HCM, giá vé máy bay ngày 27/2 do Vietnam Airlines mở bán có mức thấp nhất là 3,5 triệu đồng. Vietjet, Bamboo Airways cũng mở bán mức giá tương tự hoặc thấp hơn không đáng kể.

Trong khi đó, chặng Hải Phòng – TP.HCM, khách bay Vietjet đã không còn cơ hội mua vé trong ngày này. Tuy nhiên, nếu lùi một ngày, sang ngày 28/2, hành khách vẫn còn cơ hội mua vé dù không nhiều.

Cụ thể, trong số 5 chuyến bay hãng này mở bán trong ngày, có 4 chuyến hết toàn bộ vé. Chỉ còn chuyến bay cất cánh lúc 20h20 còn 7 chỗ trống với mức giá bán hạng rẻ nhất eco (chỉ có 7kg hành lý xách tay, không đổi trả) là gần 3,4 triệu đồng (đã bao gồm thuế, phí sân bay). Sang ngày 29/2, dù mức giá không giảm nhưng ghế trống còn nhiều. Đáng nói, bước sang tháng 3, giá vé giảm đáng kể, từ 500 – 700 nghìn đồng/vé.

Tình trạng tương tự cũng diễn ra với các chuyến bay của Vietnam Airlines khi các chuyến bay từ Hải Phòng đi TP.HCM đều đã kín chỗ trong ngày 27/2. Khách hàng của hãng nếu muốn bay từ Hải Phòng sẽ phải chấp nhận lùi sang các ngày sau đó với mức giá mở bán ngày 28/2 là 3,5 triệu đồng, ngày 29/2 là từ 3 triệu đồng và càng rẻ hơn nếu đi trong tháng 3.

Một số đường bay từ các “ga lẻ” như: Chu Lai, Huế,



Dù đã qua cao điểm vận chuyển hành khách dịp Tết nhưng vé máy bay vẫn ở mức cao (Trong ảnh: Hành khách qua Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài)

Phù Cát đi TP.HCM cũng trong tình trạng tương tự.

Trao đổi với Báo Giao thông, đại diện Vietnam Airlines cho hay, hiện vẫn đang giai đoạn cao điểm sau Tết, nhu cầu đi lại của người dân vẫn ở mức cao.

“Trước Tết, người dân từ miền Nam ra ăn Tết, bây giờ bay lại vào làm việc. Việc này dẫn đến tình trạng căng tải trên các đường bay từ Hà Nội, Hải Phòng, Thanh Hóa, Vinh... vào TP.HCM. Nhu cầu tăng cao dẫn đến tình trạng căng chỗ, giá vé cao”, đại diện Vietnam Airlines thông tin.

Cũng theo vị này, tình hình căng thẳng vé máy bay sẽ chỉ kéo dài 2 – 3 tuần sau Tết, đặc biệt là sau rằm tháng Giêng, sau đó sẽ dần trở lại bình thường. Đặc biệt, giá vé máy bay sẽ giảm và bắt đầu vào mùa thấp điểm nhất trong năm cho đến khi bước vào cao điểm hè.

“Khi vào mùa thấp điểm tháng 3, 4, 5, các hãng hàng không sẽ triển khai nhiều chương trình giảm giá vé

hấp dẫn nội địa và quốc tế để khuyến khích hành khách đi lại”, vị này thông tin thêm.

Tổng giám đốc Bamboo Airways Lương Hoài Nam cũng cho hay: “Người dân nói giá vé cao, nhưng phải khẳng định có cao đến đâu thì cũng chẳng có hãng hàng không nào bán được quá giá trần do Nhà nước quy định. Việc người dân kêu giá vé cao là do hạng phổ thông không còn ghế nữa, buộc phải mua hạng thương gia. Mà vé hạng này thì đương nhiên làm gì có giá thấp”.

Theo ông Nam, nói vé máy bay cao là dưới góc độ tỷ trọng vé giá rẻ trong mùa cao điểm rất ít. Điều này trái ngược với việc tỷ trọng vé rẻ trong mùa thấp điểm rất lớn. Thời điểm đó, hành khách có thể mua vé chỉ bằng một nửa giá trần, bằng 1/3 giá trần, thậm chí có khi còn thấp hơn cả 1/3 giá trần.

Khi số người mua được vé rẻ trong mùa cao điểm không nhiều như mùa thấp điểm thì tạo ra cảm giác vé máy bay

tăng. Thực tế, ngay cả vào dịp Tết, vé máy bay vẫn bị khống chế bởi giá trần, có muốn tăng cũng không được.

## CƠ CHẾ GIÁ LINH HOẠT, NHIỀU DẢI GIÁ TỪ THẤP ĐẾN CAO

Dẫn số liệu về lượng khách đi, đến Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất những ngày qua, một chuyên gia về vận tải hàng không cho hay: Trong ngày 26/2, lượng khách quốc nội đến Tân Sơn Nhất là hơn 41 nghìn khách, trong khi đó khách đi chỉ hơn 25 nghìn. Con số này trong ngày 20/2 còn chênh lệch cao hơn khi số khách đến là hơn 52 nghìn, khách đi chỉ hơn 25 nghìn.

“Từ sau tết Nguyên đán, sân bay Tân Sơn Nhất luôn đón lượng khách lớn trở lại miền Nam làm việc. Đó là nguyên nhân vé máy bay từ các tỉnh miền Bắc, miền Trung đi Tân Sơn Nhất cao. Đây cũng là tình trạng thường xuyên xảy ra mỗi dịp Tết. Với người làm hàng không thì không có gì ngạc nhiên”, vị này nói.



Khi người dân nói về việc giá vé cao thì chỉ nói về chiều cao điểm thôi. Còn trước Tết, mỗi ngày cả trăm chuyến bay rỗng từ Hà Nội vào TP.HCM và sau Tết là chiều TP.HCM ra Hà Nội thì chẳng ai nói.

Hơn nữa, giá vé của hãng hàng không đều phải nằm trong mức giá đăng ký với Cục Hàng không VN. Không hãng nào dám bán vượt khung giá quy định, bởi nhẹ thì có thể bị xử lý hành chính, nặng có thể bị thu hồi giấy phép vận tải hàng không.



Tổng giám đốc Bamboo Airways Lương Hoài Nam

Liên quan đến vấn đề giá vé máy bay, đại diện Cục Hàng không VN cho biết: Giá vé máy bay (cả quốc tế và nội địa) hiện nay đều được thực hiện theo cơ chế giá vé linh hoạt với nhiều dải giá từ thấp đến cao. Mức giá sẽ tùy tình hình thị trường (cung – cầu), điều kiện vé, thời điểm xuất vé, chất lượng dịch vụ...

Đối với các đường bay nội địa, để bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng, Bộ GTVT đã có Thông tư số 17/2019 ban hành khung giá vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa và gần đây nhất là Thông tư số 34/2023 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 17/2019.

Hiện tại, các hãng hàng không Việt Nam đều thực hiện kê khai giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa với nhiều mức giá, đáp ứng nhu cầu của hành khách và đảm bảo trong khung giá quy định tại các thông tư nêu trên.

Theo cơ chế thị trường, với những giai đoạn cao điểm (cầu tăng quá lớn so với cung), các hãng hàng không đều tăng tỷ lệ bán vé ở giá cao; ngược lại với những giai đoạn thấp điểm hoặc các chuyến bay lệch đầu dịp lễ, Tết, khi nhu cầu tham gia vận chuyển của hành khách rất thấp thì các hãng đều hạ thấp giá vé.

Thanh Bình

## Yêu cầu báo cáo giá vé máy bay dịp Tết

Cục Hàng không VN vừa có văn bản gửi Vietnam Airlines, Vietjet, Bamboo Airways, Pacific Airlines, Vietravel Airlines yêu cầu báo cáo công tác bán vé máy bay dịp Tết Nguyên đán 2024.

Văn bản do Phó cục trưởng Cục Hàng không VN Đỗ Hồng Cẩm ký yêu cầu các hãng hàng không báo cáo việc bán vé theo quy định của Thông tư 17/2019 của Bộ GTVT ban hành khung giá dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa. Các hãng cũng cần báo cáo việc giám sát hoạt

động các hãng hàng không với các đại lý bán vé máy bay và các biện pháp xử lý.

Trước đó, Bộ GTVTG đã có văn bản yêu cầu Cục Hàng không VN chủ trì, phối hợp với các hãng hàng không Việt Nam kiểm tra làm rõ thông tin báo chí phản ánh về giá vé máy bay “sốt” từng ngày; tăng cường công tác kiểm tra hoạt động vận tải, phục vụ hành khách; công tác bán vé, thực hiện kê khai giá, niêm yết giá, công khai thông tin về giá vé máy bay trong giai đoạn cao điểm tết Nguyên

đán và mùa Lễ hội Xuân năm 2024; kịp thời chỉ đạo, chấn chỉnh, xử lý vi phạm.

Theo thống kê, lượng hành khách qua đường hàng không từ ngày 8/2 – 14/2 (tức 29 tháng Chạp đến mừng 5 Tết) đạt hơn 1,5 triệu hành khách (tăng 11% so với cùng kỳ năm 2023).

Trong đó vận chuyển hành khách quốc tế đạt xấp xỉ 748,6 nghìn khách (tăng 54% so với cùng kỳ năm 2023); vận chuyển hành khách nội địa đạt hơn 762,4 nghìn hành khách (giảm 13,2% so với cùng kỳ năm 2023).

# Nhiều điểm mới trong định giá đất

Bộ TN&MT đang lấy ý kiến về dự thảo Nghị định quy định về giá đất với nhiều điểm mới. Đây được coi là mấu chốt để hiện thực hóa, đưa Luật Đất đai (sửa đổi) vào cuộc sống, giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình đền bù, giải phóng mặt bằng. Báo Giao thông trao đổi với chuyên gia bất động sản, TS Trần Xuân Lượng, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân xung quanh vấn đề này.

## GIÁ ĐẤT SẼ ĐƯỢC CẬP NHẬT THƯỜNG XUYỀN

**Nghị định quy định về giá đất là cơ sở pháp lý để xác định giá đất phù hợp theo nguyên tắc thị trường. Là người có nhiều ý kiến đóng góp xây dựng Luật Đất đai (sửa đổi), ông nhìn nhận thế nào về nghị định mới này?**

Đây là cơ sở quan trọng để xác định giá đất theo nguyên tắc thị trường, rút ngắn khoảng cách chênh lệch địa tô, đảm bảo công bằng, hài hòa lợi ích Nhà nước, nhân dân, nhà đầu tư khi thu hồi đất, giải phóng mặt bằng thực hiện các dự án đầu tư, trong đó có các dự án giao thông.

Người dân sẽ đồng hành khi quyền lợi của họ được đảm bảo. Việc giải phóng mặt bằng nhanh giúp các dự án triển sớm, giải ngân đúng tiến độ, tiết giảm thời gian, chi phí đầu tư, đảm bảo lợi ích các bên.

Khi giá đất minh bạch, tiệm cận với thị trường thì giải phóng mặt bằng dễ dàng. Giá đất là mấu chốt, chìa khóa giải quyết các vấn đề xã hội liên quan đến đất đai.

**Giá đất trên thị trường không thể thay đổi liên tục, cần sự ổn định, bảo đảm đời sống và hoạt động sản xuất kinh doanh. Theo ông, nghị định cần giải quyết những yêu cầu này thế nào, thưa ông?**

Nghị định quy định về giá đất (dự thảo) có rất nhiều điểm mới, đáng chú ý, nhất là nghị định đã bỏ khung giá đất, xây dựng bảng giá đất hằng năm. Đồng thời quy định UBND cấp tỉnh phê duyệt dự án xây dựng, điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung bảng giá đất trước ngày 15/6.

Đây là quy định quan trọng để cập nhật giá đất thường xuyên, hằng năm, tiệm cận hơn theo quy luật của thị trường.

Cùng đó, nghị định quy định việc thực hiện phê duyệt, điều chỉnh giá đất giữa năm, công bố, áp dụng vào ngày đầu tiên của năm tiếp theo giúp người dân, doanh nghiệp

và đối tượng liên quan chủ động nguồn lực để thực hiện quyền lợi, nghĩa vụ của mình.

Trước đó, quá trình triển khai nhiều dự án cho thấy, điều chỉnh giá đất bất ngờ, không có kế hoạch, thiếu lộ trình, khiến nhà đầu tư như bị đánh úp, không chủ động.

Quy định lần này đã giải quyết được vấn đề đó. Điều chỉnh giữa năm và áp dụng vào đầu năm tiếp theo là hợp lý, giúp cơ quan chức năng, nhà đầu tư, người dân, đối tượng thực hiện nghĩa vụ nộp tiền sử dụng đất thuế, phí chủ động hơn.

## CHUẨN HÓA QUY TRÌNH THU THẬP DỮ LIỆU

**Dự thảo nghị định đã quy định cụ thể hơn về phương pháp định giá đất, quy định các nguồn dữ liệu làm cơ sở định giá, ông nhìn nhận thế nào về các phương pháp được đưa ra trong dự thảo?**

Hiện nay, Luật Đất đai (sửa đổi) đã quy định 4 phương pháp xác định giá đất: Phương pháp so sánh, phương pháp thu nhập, phương pháp hệ số điều chỉnh. Ba phương pháp đầu tiên đảm bảo tính khoa học, được nhiều nước trên thế giới áp dụng.

Riêng phương pháp hệ số điều chỉnh mang tính đặc thù của Việt Nam, lý do tồn

tại phương pháp này là để rút ngắn khoảng cách giá quy định tại bảng giá và giá thị trường. Song phương pháp này còn ít nhiều hạn chế, áp dụng cảm tính, chồng phương pháp lên phương pháp và mang tính địa phương.

Nó còn chồng chéo phương pháp vì khi xác định giá đất trong bảng giá, Nhà nước đã áp dụng các phương pháp so sánh, thu thập. Khi nhân hệ số lại bị áp tiếp thêm phương pháp hệ số.

Bên cạnh đó, nghị định quy định thông tin để áp dụng phương pháp định giá đất gồm "xác nhận và đóng dấu của sàn giao dịch bất động sản" và "phòng vấn trực tiếp người chuyển nhượng hoặc người nhận chuyển nhượng".

Đây là những nguồn thông tin không đảm bảo, nó phụ thuộc vào ý chí của bên được lấy thông tin, rất dễ mua chuộc, có thể bị thổi phồng, để để tạo ra lợi ích nhóm. Ngược lại, các dự án đầu tư phải chịu hậu quả nặng nề, chi phí đầu tư cao khi đất bị đẩy giá, thổi giá.

Ngoài ra, nếu áp dụng phòng vấn người chuyển nhượng, nhận chuyển nhượng thì lưu dữ liệu thế nào, ai thu thập, thu thập bao nhiêu người?

Đối với các sàn giao dịch bất động sản, hiện nay không yêu cầu bắt buộc các bên phải niêm yết thông tin giao dịch phải qua sàn, niêm yết giá



TS Trần Xuân Lượng

## XÂY DỰNG CHI TIẾT CƠ SỞ DỮ LIỆU VỀ ĐẤT ĐAI

**Theo GS Đặng Hùng Võ, nguyên Thứ trưởng Bộ TN&MT, hiện chúng ta chưa có bản đồ địa chính số và cơ sở dữ liệu giá đất đầy đủ, chính xác, đáng tin cậy, được cập nhật theo thời gian thực.**

**Với tình trạng khai thác giá mua bán, giao dịch bất động sản, nhà đất, kể cả một số trường hợp giá trúng đấu giá chưa phản ánh đúng giá thị trường, bên cạnh xây dựng nghị định hướng dẫn chi tiết, cần sự quyết tâm cao trong việc áp dụng công nghệ, xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu giá đất đến từng thửa đất để các quy định mới phát huy hết hiệu quả.**

**Chuyên gia Nguyễn Minh Đức (Ban Pháp chế, Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam - VCCI) cũng cho rằng, còn rất nhiều vấn đề bất cập liên quan đất đai trước đây nằm ở việc không xác định được đúng giá trị của đất. Nguyên nhân là không có thông tin đầu vào tốt, các bên liên quan có tình định giá đất theo hướng có lợi cho mình.**

**Để giải quyết vấn đề này cần nhiều giải pháp đồng bộ. Trong đó cần xây dựng cơ sở dữ liệu về đất đai, tập trung vào giá đất.**

trên sàn. Khi sàn không có dữ liệu thì các dữ liệu cung cấp có chính xác không, ai sẽ thu thập và thu thập dữ liệu bao nhiêu sàn là đủ?

**Theo ông, cơ quan chức năng cần hoàn thiện, bịt những lỗ hổng đó như thế nào?**

Nghị định, thông tư là văn bản hướng dẫn thi hành nên cần hướng dẫn cụ thể hơn về đối tượng, cách thực hiện thu thập, phương pháp xác định giá đất. Chỉ nên lấy nguồn thông tin tin cậy và loại bỏ các thông tin xuất phát từ ý chí chủ quan của đối tượng được thu thập như đã nêu ở trên.

Song song với việc hoàn thiện quy định, phương pháp xác định giá đất, về lâu dài cần định giá theo phương pháp hiện đại 4.0, xây dựng trung tâm dữ liệu quốc gia về đất đai, liên thông thông tin giữa các bộ, ngành về đất đai.

Khi đã có nguồn dữ liệu quốc gia chính xác, đất sẽ được định giá chính xác trên cơ sở nguồn dữ liệu đó. Lúc đó phương pháp nhân hệ số cũng không cần dùng đến, nó sẽ tự triệt tiêu bởi hết tác dụng.

Ngoài yêu cầu về cái tâm và cái tầm của người làm công tác định giá, tính chuyên nghiệp, tuân thủ pháp luật của nhân viên, chuyên viên định giá độc lập, tôi cho rằng cần bồi dưỡng kiến thức, kỹ năng, trình độ cho đội ngũ thẩm định về các ngành xây dựng, đất đai, bất động sản và tài chính...

Khi nguồn thông tin dữ liệu đầu vào được đảm bảo, nhân viên định giá, thẩm định giá ý thức được vai trò, trách nhiệm và pháp luật thì công tác quản lý đất đai mới đạt hiệu quả.

**Cảm ơn ông!**

**Nguyễn Hùng (thực hiện)**



**Luật Đất đai (sửa đổi) cho phép chủ tịch UBND tỉnh, huyện có thẩm quyền quyết định giá đất cụ thể**

Ảnh: Tạ Hải

KỶ NIỆM 69 NĂM NGÀY THẦY THUỐC VIỆT NAM (27/2/1955 - 27/2/2024)

# Bác sĩ đưa nghìn bệnh nhân từ cửa tử trở về

Hơn 20 năm gắn bó với công việc hồi sức, TS Phạm Tiến Quân luôn đặt niềm tin và không buông tay dù cơ hội sống của bệnh nhân rất mong manh. Đã có hàng nghìn người thập tử nhất sinh được cứu thoát khỏi lưới hái tử thần.



Bác sĩ Phạm Tiến Quân điều trị cho một bệnh nhân nặng

## KHI NGHỀ CHỌN NGƯỜI

Đầu năm mới, Trung tâm hồi sức tim mạch và lồng ngực BV Hữu Nghị Việt Đức rộn ràng tiếng nói cười của 2 bệnh nhân nhí ghép tim tới khám định kỳ. “Quá hạnh phúc vì kết quả khám sức khỏe của trẻ đáp ứng rất tốt sau ghép. Bé V tuy nhỏ tuổi nhưng tự lập và bản lĩnh”, TS Phạm Tiến Quân, Trưởng khoa hồi sức tích cực tim mạch và lồng ngực, BV Hữu Nghị Việt Đức cho hay.

Chị N.V.D, mẹ của hai cháu nhỏ xúc động chia sẻ: “Đã có lúc tôi tưởng như gục ngã bởi bệnh tình của con quá nặng. Nhưng lời động viên, chia sẻ kịp thời và cả sự quan tâm điều trị, chăm sóc chu đáo của lãnh đạo trung tâm, của bác sĩ Quân và các bác sĩ, điều dưỡng nơi đây... đã cho tôi có thêm niềm tin.

Có thời điểm, con nằm trong phòng hậu phẫu rất nguy kịch, gia đình chỉ có thể ở ngoài chờ thông tin nhưng vợ chồng tôi cảm nhận được trách nhiệm và tình cảm của các bác, các cô”.

Mới đây, một người bệnh mổ lóc động mạch sau khi thoát cửa tử đã quay lại bệnh viện tặng TS Quân ít chả mực



*Hồi sức một ca bệnh khó là thành công không chỉ của bác sĩ, mà là dấu ấn cả ê-kíp, một bệnh viện, thậm chí là thành quả của cả ngành y tế. Điều này mang đến sự thăng hoa trong nghề nghiệp. Với bác sĩ hồi sức, cảm giác đó mạnh hơn vì được chứng kiến tiến trình của người bệnh, đưa họ hồi sinh từ cửa tử để về với gia đình.*

BS Nguyễn Tiến Quân

và xu hào, cà rốt muối. Kèm theo đó là những chia sẻ về việc bệnh nhân trở về trong sự ngỡ ngàng của hàng xóm.

Nghe nhiều người hỏi “vẫn còn sống à”, bệnh nhân đã rơi nước mắt, không tin vào điều thần kỳ đã diễn ra.

Chia sẻ về cơ duyên với công việc hiện nay, TS Phạm Tiến Quân nói: “Đó là nghề chọn người. Tất cả đều rơi đúng thời điểm để tôi quyết định gắn bó với chuyên ngành này”.

Năm 2001, tốt nghiệp Đại học Y Hải Phòng, BS Quân về BV Hữu nghị Việt Đức học việc và ở lại đây với vị trí đầu tiên là bác sĩ gây mê hồi sức tại Trung tâm gây mê hồi sức. Đến tháng 4/2010, BS Quân được chuyển sang Trung tâm tim mạch và lồng

ngực, phụ trách mảng hồi sức tim mạch.

“Thời đại học, tôi thích chuyên ngành ngoại khoa và thích nhất là phẫu thuật thẩm mỹ, tai mũi họng hoặc răng hàm mặt. Nhưng khi xin đi làm, cơ sở tuyển dụng đã đưa tôi đến với chuyên ngành gây mê hồi sức. Sau khi hoàn thành chương trình bác sĩ nội trú chuyên ngành này, tôi gắn bó với BV Hữu nghị Việt Đức cho đến bây giờ”, BS Quân nói.

Lựa chọn đi vào một lĩnh vực chuyên sâu, tạo thế mạnh riêng cho mình, BS Quân sang hồi sức tim mạch. Từ lựa chọn thuốc hồi sức cho quả tim bị bệnh kéo dài, tim người lớn khác biệt với tim trẻ em và tim ghép, đến ứng dụng các thiết bị cơ học vào hồi sức bệnh nhân như bóng đối xung nội động mạch chủ, ECMO hoặc lọc máu liên tục... mà trước đó chưa hoặc chỉ áp dụng rất ít.

Tìm tòi và học hỏi, BS Quân cùng các đồng nghiệp trong khoa hồi sức tích cực tim mạch ứng dụng nhiều kỹ thuật mới phối hợp cùng với ngoại khoa đã cứu được nhiều bệnh nhân nặng, giảm các ca tử vong, góp phần tạo nên kỳ tích trong nhiều ca ghép tạng tim, phổi...

## ĐỐI DIỆN ÁM ẢNH

Khu vực dành cho hồi sức tích cực tim mạch và lồng ngực nằm khuất nẻo, yên tĩnh trên tầng 2 của tòa nhà nằm sâu trong khuôn viên BV Hữu nghị Việt Đức. Âm thanh xuất hiện thường nhật là tiếng tí tách liên hồi của hệ thống máy móc theo dõi hỗ trợ sự sống cho các bệnh nhân rất nặng, là tiếng va chạm thật nhẹ của dụng cụ y tế mỗi khi thăm bệnh, là lời hỏi đáp giữa bác sĩ và bệnh nhân, hoặc chỉ là câu trả lời bằng cử chỉ rất khẽ...

Trong bối cảnh tương bình yên đến kỳ lạ đó, có những giây phút rầm rập bước chân vội vã lao đến khi bệnh nhân bất ngờ xảy ra sự cố ngoài dự liệu, là những phút giây cân não đòi hỏi người thầy thuốc ra quyết định nhanh, chuẩn xác phương án cứu bệnh nhân đang ở lần ranh sống - chết, là nụ cười và tiếng thở phào nhẹ nhõm khi bệnh nhân lấy lại nhịp đập trái tim và là cả tiếng khóc nghẹn khi những nhân viên y tế “lực bất tòng tâm” không thể dứt tay người bệnh trở lại cuộc sống.

“Có lẽ điều thiết thời của ngành hồi sức đó chính là việc luôn phải đối diện về mặt cảm xúc. Khi bệnh nhân mất, người thầy thuốc phải chia sẻ, giải thích với người nhà, lúc đó có rất nhiều thái cực, có người mạnh mẽ kìm nén cảm xúc thì ngồi lắng nghe và chấp nhận sự thật. Cũng có người không kìm nén được có thể khóc, to tiếng trách móc.

Đặc biệt với bệnh nhân trẻ em, khi thất bại trong cấp cứu, nhìn đứa trẻ ra đi trong sự bất lực của thầy thuốc và nhân viên y tế, cảm xúc buồn khó tả, thậm chí ám ảnh. Với chúng tôi, môi trường hợp để lại một cảm xúc riêng, tác động lên tâm lý”, BS Quân chia sẻ.

Theo TS.BS Dương Đức Hùng, Giám đốc BV Hữu nghị Việt Đức, hồi sức tích cực là công việc khiến bác sĩ, điều dưỡng đối diện với những căng thẳng, áp lực: “Không những phải liên tục theo dõi người bệnh để xử trí kịp thời các trường hợp khẩn cấp, các bác sĩ còn phải nhanh chóng đưa ra các phương án điều trị tối ưu theo từng diễn tiến, tình trạng của người bệnh. Thực sự đây là công việc vô cùng vất vả”.

Uyên Vũ

## ALO BÁC SĨ

## Sau đột quy cần lưu ý gì để tránh tái phát?

Hỏi:

Bố tôi mới trải qua cơn đột quy, may mắn được cấp cứu kịp thời. Để tránh tái phát, theo bác sĩ, gia đình cần lưu ý những gì?

Nguyễn Trọng Nghĩa (Hà Nội)

PGS.TS Mai Duy Tôn,  
Giám đốc Trung tâm Đột quy,  
Bệnh viện Bạch Mai:

Tỷ lệ đột quy não tái phát trong 5 năm đầu tiên là 25%. Vì vậy, để giảm tỷ lệ đó, chúng tôi khuyến khích bệnh nhân

quay trở lại với lối sống bình thường như trước khi bị đột quy não. Người bệnh nên hoạt động thể chất, tình dục và quay trở lại làm việc nếu có thể.

Theo Hiệp hội Đột quy Quốc gia Hoa Kỳ, 10% những người bị đột quy não phục hồi



Ảnh minh họa

gần như hoàn toàn; 25% phục hồi với những khiếm khuyết nhỏ và 40% khác trải qua các khiếm khuyết từ trung bình

đến nặng, cần được chăm sóc đặc biệt.

Nhà là nơi tốt nhất cho các bệnh nhân đột quy não trong tiến trình phục hồi. Bệnh nhân phục hồi sau đột quy não nên được đưa về nhà càng sớm càng tốt. Thời gian tốt nhất để phục hồi sau đột quy não là trong một vài tháng đầu tiên. Bệnh nhân sẽ dần ổn định sau 3 đến 6 tháng và một tỷ lệ nhỏ bệnh nhân vẫn có cơ

hội phục hồi trong một đến hai năm tiếp theo. Phục hồi sau đột quy não là một quá trình cần phải kiên trì và tập luyện liên tục.

Người bệnh cũng cần lưu ý chế độ ăn, giảm các chất béo bão hòa, chất béo chuyển hóa và cholesterol, hạn chế muối chế độ ăn nhiều calo Thói quen sử dụng thực phẩm lành mạnh có thể giúp bạn giảm các yếu tố nguy cơ đột quy não.

# Xe chở mía, mì “có ngọn” lộng hành trên quốc lộ

Cao điểm mùa nông sản, hàng loạt xe chở mía, mì “có ngọn” vô tư lưu thông các tuyến quốc lộ đến đường liên huyện ở Gia Lai, Phú Yên, dễ dàng vượt qua các chốt tuần tra kiểm soát.

## XE CHỖ MÌ TUNG HOÀNH

Những ngày trung tuần tháng 2/2024, từ khu vực cửa khẩu Lệ Thanh (giáp biên giới Campuchia, huyện Đức Cơ, tỉnh Gia Lai), PV bám theo đoàn xe chở mì (sắn) nhập khẩu về các nhà kho, nhà máy trên địa bàn Gia Lai. Dễ thấy, đoàn xe chủ yếu loại 3 - 4 trục kích thước thùng khủng (cao đến gần 2,5m) nhưng chủ xe vô tư chất hàng có ngọn (vượt quá thùng).

Chiều 19/2, từ kho hàng ở cửa khẩu Lệ Thanh, tài xế xe BKS 81H - 018.38 phủ bạt lên thùng hàng mì chất cao ngút, đánh lái đưa chiếc xe ì ạch bỏ ra quốc lộ 19 hướng về trung tâm huyện Đức Cơ (Gia Lai), tiếp tục lưu thông về huyện Chư Prông cách chừng 40km.

Phía sau, xe tải BKS 77H - 007.03 cũng chở mì có ngọn nối đuôi. Chưa đầy tiếng đồng hồ, dọc tuyến quốc lộ 19 khu vực cửa khẩu Lệ Thanh có cả chục xe chở mì hoạt động rầm rộ. Các xe chạy dọc quốc lộ 19 qua huyện Chư Prông đến đường Hồ Chí Minh, trước khi tòi ra các hướng về TP Pleiku và huyện Chư Sê của Gia Lai để cung cấp nông sản cho các đại lý, nhà máy.

Theo cánh tài xế, đang vào vụ mì nên lượng xe nhập hàng rất lớn, nếu “không chở quá tải thì không đủ ăn”.

Trích xuất ngẫu nhiên dữ liệu đăng kiểm, xe BKS 81H - 018.38 có kích thước thùng hàng tương ứng với thể tích thùng hơn 59m<sup>3</sup>. Tính trung bình một khối mì nặng 0,8 - 0,9 tấn, loại xe 4 chân này có thể chở đến 45 - 47 tấn mì, trong khi tải trọng cho phép chỉ được gần 18 tấn.

Tương tự, xe tải BKS 77H - 007.03 có kích thước thùng xe dài 9,7m; rộng 2,36m; cao 2,45m, thể tích lên đến hơn 56m<sup>3</sup>, chỉ cần chở mì đầy thùng có thể lên đến 44 - 45 tấn, vượt tải trọng cho phép (gần 18 tấn)...

Trong vai tài xế cần chở mì, PV được một chủ thu mua mì có tiếng ở Tây Nguyên cho biết, nhà có 4 xe loại 4 trục chuyên chở mì. Với trọng



Hai chiếc xe đầu kéo dễ dàng thông chốt CSGT (của Phòng CSGT Công an tỉnh Gia Lai) với màn chào hỏi chớp nhoáng

lượng 1 khối mì nặng chừng 0,8 đến hơn 1 tấn (tùy loại, vụ), mỗi xe chở trên dưới 40 tấn mì là bình thường.

Cứ thế, dọc quốc lộ 19 qua địa bàn Đức Cơ, Chư Prông đến huyện Đăk Pơ, thị xã An Khê (Gia Lai) và các tuyến tỉnh lộ 674, 669, đường liên huyện đi huyện K'Bang, huyện Kông Chro, vấn nạn xe chở mì, chở mía có ngọn diễn ra phổ biến.

Tương tự, trong hai ngày 20 và 21/2, tại khu vực Nhà máy đường An Khê, hàng loạt xe tải mang BKS: 36H - 7306; 81H - 020.17; 81C - 981.20; 81C - 125.36; 77C - 181.07; 81H - 001.48; 81C - 216.76; 81C - 076.47... liên tục chở mía chất cả lên trên nóc cabin, vô tư hoạt động.

Theo cánh tài xế, loại xe tải 4 chân chỉ cần chở mía bằng thùng cũng đã đạt khoảng 25 - 27 tấn, trong khi tải trọng xe không quá 17 tấn.

## VÔ TƯ QUA CHỐT KIỂM SOÁT

Hơn tháng qua, tuyến quốc lộ 25 trên địa bàn huyện Sơn Hòa (Phú Yên) nườm nượp xe chở mía hoạt động ngày đêm để phục vụ 2 nhà máy đường trên địa bàn.

Mỗi ngày tại bãi tập kết gần Nhà máy đường KCP (khu công nghiệp KCP, xã Sơn Hà, huyện Sơn Hòa) bên đường 24 tháng 3, có đến cả trăm xe tải, chủ yếu loại 3 - 4 chân, thùng lớn chở đầy mía xếp hàng chờ đến lượt nhập mía.

Chiều 18/2, tài xế xe tải BKS 78H - 015.13 vừa nhập hàng được nhà máy cấp phiếu cân, ghi rõ: Tổng trọng lượng xe hơn 42 tấn. Trừ xác xe 13,6 tấn, khối lượng hàng hóa còn lại hơn 28 tấn (khối lượng mía



Phiếu cân của xe tải BKS 78H - 015.13 cho thấy, xe nặng 42 tấn, trong đó mía hơn 28 tấn, nhưng tải trọng cho phép chỉ 13,5 tấn (chụp chiều 18/2)

sau khi trừ rác, tạp còn hơn 26 tấn - NV). Tuy nhiên, theo dữ liệu đăng kiểm, xe này có tổng trọng tải hơn 27 tấn, trong đó tải trọng cho phép chỉ 13,5 tấn.

Nối đuôi xe BKS 78H - 015.13, hàng loạt xe tải mang BKS 78C - 056.96; 78C - 024.07; 78C - 068.49; 78F - 004.46... chở đầy mía lưu thông trên quốc lộ 25, rẽ vào đường 24, tháng 3 để nhập nguyên liệu cho Nhà máy đường KCP.

Đáng nói, khu vực ngã tư này, biển cấm tải trọng phương tiện trên 10 tấn được cắm ngay bên đường, nhưng không ít xe 4 chân chở mía vẫn mặc sức lưu thông.

Xế trưa 18/2, xe tải BKS 78H - 018.26 vừa từ đường 24 tháng 3 băng ra quốc lộ 25, hai xe tải BKS 78H - 014.11; 78H - 003.32 cũng nối theo sau. Đây đều là loại xe 4 trục, trích xuất đăng kiểm ngẫu nhiên, xe BKS 78H - 018.26 có xác xe nặng 15 tấn, nếu chở đầy đúng tải trọng lên đến hơn 28 tấn.

Trong vai tài xế, PV được nam tài xế xe BKS 78C - 056.96 đang mắc vòng nam chờ đến lượt vào đồ mía cho Nhà máy đường KCP cho biết: “Đang vào mùa vụ (từ tháng 1 - 3/2024) nên lượng xe rất đông. Năm nay, CSGT làm căng nên hầu hết không còn xe coi thùng. Tuy nhiên, xe

quá tải thì phổ biến. Loại xe 3 trục của tôi chở được 20 - 22 tấn mía là bình thường”.

Xế trưa 18/2, phát hiện tổ tuần tra của Đội CSGT số 2, Phòng CSGT Công an tỉnh Phú Yên làm nhiệm vụ trên quốc lộ 25, gần khu vực ngã tư đường 24 tháng 3, các tài xế chở mía xi nhan, tắt xe lại lễ đường, đến chốt rồi nhanh chóng lên xe lưu thông.

Trong chiều và tối ngày 18/2, PV cũng ghi nhận nhiều trường hợp tương tự.

Nhiều thời điểm bám theo các đoàn xe chở mì, mía trên địa bàn Gia Lai, PV ghi nhận việc tuần tra kiểm soát của CSGT Công an huyện Đức Cơ, Phòng CSGT Công an tỉnh Gia Lai cũng không khác gì.

Chiều 19/2, đoàn xe chở mì BKS 81C - 142.45; 81C - 245.77, xe đầu kéo BKS 77H - 046.06 kéo theo rơ-moóc mang BKS 77R - 049.52 từ cửa khẩu Lệ Thanh qua chốt CSGT Công an huyện Đức Cơ. Không cần CSGT ra hiệu lệnh dừng xe, nhiều xe vẫn tự động tắt vào.

Ngày 20/2, từ kho hàng ở cửa khẩu Lệ Thanh, PV bám theo chiếc xe đầu kéo BKS 47H - 036.42 kéo theo rơ-moóc BKS 47R - 007.41 chở mì.

Khi gặp xe chuyên dụng BKS 81A - 010.55 của CSGT, mọi việc vẫn tiếp diễn như các xe ngày hôm trước. Đến khoảng 17h45 ngày 20/2, chiếc xe đầu kéo gặp chốt của Phòng CSGT Công an tỉnh Gia Lai trên xe chuyên dụng BKS 81A - 004.32. Chỉ sau chưa đầy 1 phút kiểm tra giấy tờ, chiếc xe “có ngọn” này tiếp tục lưu thông.

Ngày 20/2, một tổ tuần tra kiểm soát trên xe chuyên dụng của CSGT mang BKS 81A - 006.75 làm nhiệm vụ ngay khu vực Nhà máy đường An Khê (thị xã An Khê). Tuy



Thực tế, xe chở mía phổ biến trên quốc lộ 25, đường Đông Trường Sơn và xe chở mì ở cửa khẩu Lệ Thanh về quốc lộ 19. Tuy nhiên, do TTGT lực lượng mỏng, địa bàn rộng, trong khi thẩm quyền hạn chế, không được chặn xe trên đường mà chỉ làm nhiệm vụ chính là tuần tra, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông. Do đó, đơn vị chủ động tăng cường tuyên truyền, ký cam kết với các nhà máy, chi được nhận hàng hóa trên phương tiện đủ tài trợ cho phép.

Ông Đoàn Hữu Dũng,  
Giám đốc Sở GTVT Gia Lai

nhiên, đoàn đoàn xe tải chở mía có dấu hiệu chất hàng quá thành thùng không bị kiểm tra, cân tải trọng...

## SẼ XỬ NGHIỆM NẾU PHÁT HIỆN VI PHẠM

Trao đổi với PV, thượng tá Thiệu Hồng Quyết, Trưởng Công an huyện Đức Cơ xác nhận, xe tuần tra giao thông BKS 81A - 010.55 là của Đội CSGT công an huyện. Tuy nhiên, công an huyện không được xử lý vi phạm giao thông trên quốc lộ, nếu có phải phối hợp với Phòng CSGT.

“Công an huyện tiếp nhận phản ánh của Báo Giao thông và sẽ xác minh, chấn chỉnh. Tuy nhiên, theo quy chế, phải do Giám đốc Công an tỉnh trả lời”, ông Quyết nói.

Tương tự, trước phản ánh của Báo Giao thông, trực ban Phòng CSGT Công an tỉnh Gia Lai đề nghị PV liên hệ Công an tỉnh.

Tại đây, cán bộ trực ban Công an tỉnh thông tin lãnh đạo bận họp và đề nghị PV để lại nội dung làm việc. Nhưng nhiều ngày qua, chúng tôi vẫn chưa nhận được phản hồi.

Theo thượng tá Vũ Hùng Tường, Trưởng phòng CSGT Công an Phú Yên, tổ công tác trên quốc lộ 25 được trang bị cân lưu động. Chỉ tính riêng tháng cao điểm vừa qua (từ ngày 11/1 - 19/2), Phòng đã xử lý 76 trường hợp xe quá tải.

“Ngay từ đầu năm, lãnh đạo Công an tỉnh đã quán triệt tinh thần xử lý “không có ngoại lệ, không có vùng cấm” với xe quá tải và lưu tâm đặc biệt đến vấn đề xe chở nông sản, chở mía. Việc để lọt xe chở mía theo ghi nhận của PV, chúng tôi sẽ kiểm tra, xác minh. Trường hợp có sai phạm sẽ xử lý nghiêm”, ông Tường nói.

Nhóm phóng viên

## NHỮNG DỰ ÁN "RỪA BÒ" LÀM KHỔ DÂN Ở HẢI PHÒNG

Những năm gần đây, Hải Phòng có bước phát triển nhanh, bền vững nhờ những đột phá về phát triển hạ tầng giao thông, bộ mặt đô thị dần từng bước hiện đại. Tuy nhiên, hiện thành phố đang còn khá nhiều dự án treo, công trình giao thông chậm tiến độ. Những dự án này nếu không sớm được tháo gỡ sẽ kìm hãm sự phát triển của Hải Phòng và làm khổ người dân...

# Kỳ 1: Nhiều hệ lụy từ dự án BOT đường ven biển chậm tiến độ

Dự án đường bộ ven biển (hợp phần BOT) qua địa bàn Hải Phòng chậm tiến độ nhiều năm khiến hợp phần thi công mở rộng tuyến đường do TP Hải Phòng triển khai cũng bị chậm theo, gây nên nhiều hệ lụy.

### "TUY HAI MÀ MỘT": DỰ ÁN NÀY KÉO LÌ DỰ ÁN KIA

Những ngày cuối tháng 2/2024, PV Báo Giao thông tìm hiểu thực tế tại công trường thi công tuyến đường bộ ven biển qua địa bàn TP Hải Phòng ghi nhận, trên cùng một tuyến đường, có nhiều đoạn 1/2 mặt cắt ngang đường đã cơ bản hoàn thành, trong khi đó 1/2 mặt đường còn lại vẫn ngổn ngang bùn đất.

Phần khó nhất của tuyến đường là những cây cầu vượt sông đã hoàn thành từ lâu, nhưng đành rào lại chờ hợp phần thi công làm đường. Có những khu vực, công nhân hối hả thi công 1/2 mặt đường, nhưng ở 1/2 mặt đường còn lại không một bóng người làm, vật tư, máy móc nằm "đắp chiếu".

Dự án đường bộ ven biển đoạn từ Hải Phòng nối tới tỉnh Thái Bình là một trong những dự án khá đặc biệt bởi trên cùng tuyến đường hiện đồng thời triển khai hai dự án.

Thứ nhất là dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển đoạn qua địa bàn TP Hải Phòng và 9km trên địa bàn tỉnh Thái Bình được UBND TP Hải Phòng phê duyệt năm 2016, sau đó được điều chỉnh hai lần vào các năm 2017 và 2018.

Dự án có tổng chiều dài 29,7km, điểm đầu từ nút giao tỉnh lộ 353 (quận Đồ Sơn, TP Hải Phòng) và điểm cuối là quốc lộ 37 mới nối với dự án đường bộ ven biển qua địa bàn tỉnh Thái Bình (huyện Thái Thụy, tỉnh Thái Bình).

Tổng mức đầu tư dự án hơn 3.768 tỷ đồng, trong đó vốn Nhà nước là 720 tỷ đồng phục vụ GPMB trên địa bàn TP Hải Phòng. Phần vốn đầu tư xây dựng hơn 3.000 tỷ đồng do nhà đầu tư đảm nhiệm. Liên danh nhà đầu tư



Công nhân hàn rào chắn để ngăn người dân đi vào tuyến đường ven biển

đã thành lập doanh nghiệp dự án là Công ty CP Đầu tư đường ven biển Hải Phòng để thực hiện dự án này. Tháng 6/2018, UBND TP Hải Phòng đã ký hợp đồng BOT dự án.

Thứ hai là dự án mở rộng tuyến đường ven biển này. Bởi cùng với đường bộ ven biển đầu tư theo hình thức BOT, từ năm 2020, nhận thấy tuyến đường có mặt cắt ngang nhỏ (12m), TP Hải Phòng đã phê duyệt dự án đầu tư mở rộng.

Theo đó, TP Hải Phòng đầu tư 946 tỷ đồng từ vốn ngân sách để mở rộng thêm 12m mặt cắt đường (đoạn từ tỉnh lộ 353 đến cầu Thái Bình). Sau khi cả hai dự án hoàn thành, hơn 19km đường ven biển trên địa phận TP Hải Phòng sẽ là tuyến đường đôi mặt cắt hơn 24m (trong đó 12m thuộc dự án BOT, 12m thuộc dự án mở rộng).

Như vậy, dự án BOT và dự án mở rộng đường ven biển "tuy hai mà một" vì cùng làm trên một tuyến đường, nhưng hai hợp phần riêng biệt.

Dù được quyết định thi công sau, nhưng dự án do Ban QLDA các công trình giao thông Hải Phòng làm chủ đầu tư lại có tiến độ rất nhanh. Còn tại nhiều khu vực dự án BOT chưa triển khai nên hợp phần mở rộng đành phải chờ.

Đại diện nhà thầu dự án mở rộng tuyến đường chia sẻ: "Ngay sau khi trúng gói thầu dự án mở rộng tuyến đường,

**Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển kỳ vọng sẽ kết nối được giao thông hành lang ven biển Bắc Bộ, góp phần thúc đẩy phát triển mạnh mẽ kinh tế - xã hội vùng Duyên hải Bắc Bộ. Tuyến đường trên khi đi vào hoạt động cũng sẽ giảm tải đáng kể cho quốc lộ 10 vốn đang quá tải, thường xuyên ùn tắc cục bộ và xảy ra tai nạn giao thông.**

chúng tôi đã gấp rút thi công với quyết tâm trong một năm sẽ hoàn thành. Tuy nhiên, hai năm nay thi công cầm chừng, nếu dự án BOT không chậm tiến độ, chúng tôi đã hoàn thành dự án mở rộng từ lâu".

### NGUY CƠ TAI NẠN DO DỰ ÁN CHẬM

Đặng Tú Thanh (SN 2009, quê ở quận Đồ Sơn, TP Hải Phòng) là một ca nường nổi tiếng. Khoảng 10h ngày 1/7/2023, em cùng chị gái đi xe máy đường ven biển Hải Phòng - Thái Bình thì xảy ra va chạm với một xe ô tô. Tú Thanh tử vong tại chỗ, chị gái bị thương nặng.

Theo lãnh đạo BQLDA đầu tư xây dựng các công trình giao thông Hải Phòng, đoạn đường xảy ra tai nạn mới làm xong lớp nhựa mặt đường và chưa cho phép phương tiện lưu thông. Dù chủ đầu tư và nhà thầu thi công đã cảnh báo, nhưng do có nhiều lối mở dân sinh cắt ngang, khó

kiểm soát nên tình trạng người dân đi vào vẫn diễn ra thường xuyên.

Trước đó, trên đoạn đường này, một vụ tai nạn thương tâm khác khiến ông Cao Xuân Khiển (SN 1969, ở phường Hợp Đức, quận Đồ Sơn, TP Hải Phòng) bị chấn thương sọ não, tổn thương tới 99% sức khỏe.

Trên đây chỉ là 2 trong số nhiều vụ tai nạn thương tâm xảy ra trên tuyến đường bộ ven biển qua địa bàn Hải Phòng.

Theo lãnh đạo của UBND xã Tú Sơn, huyện Kiến Thụy (TP Hải Phòng), tuyến đường bộ ven biển đi qua địa phận xã dài khoảng 1km, thời gian thi công quá dài khiến đời sống sinh hoạt, sản xuất của người dân bị ảnh hưởng rất nhiều.

### CHỜ GIẢI QUYẾT VƯỚNG MẮC

Theo tìm hiểu, việc dự án BOT chậm tiến độ là do vướng mắc về vốn. Ban đầu dự án dự kiến thông xe vào cuối năm 2020. Lúc đầu VietinBank dự kiến cho vay để thực hiện dự án nhưng trong các năm 2018, 2019, nguồn vay vốn BOT bị siết chặt nên ngân hàng từ chối. Không những vậy, 2 nhà đầu tư lại xin rút khỏi liên danh khiến công ty phải cơ cấu lại.

Dự án đang gặp khó vì chưa được điều chỉnh lãi suất vốn vay, kế hoạch thông xe vào cuối năm 2023 chắc chắn sẽ không thể đạt. Chủ đầu tư hiện đang phải đang

xin tạm ngưng dự án để chờ điều chỉnh lãi suất vốn vay. Dự án đội chi phí, đứng trước nguy cơ thua lỗ, không thu hồi được vốn nên ngân hàng không tiếp tục giải ngân.

Trước tình trạng dự án đường bộ ven biển nằm "đắp chiếu" suốt nhiều năm qua, một phương án được đưa ra là TP Hải Phòng mua lại dự án nhưng cũng không khả thi bởi ngoài việc bố trí vốn thì quy trình thủ tục không hề đơn giản, phải mất 2 - 3 năm mới xong.

Ông Đỗ Tuấn Anh Giám đốc Ban QLDA các công trình giao thông Hải Phòng cho biết: "Thời gian qua, dự án BOT đường bộ ven biển tại Hải Phòng gặp nhiều khó khăn, vướng mắc làm ảnh hưởng đến tiến độ chung của dự án mở rộng nền đường.

Chính sách tín dụng bị siết chặt khiến nhà đầu tư gặp khó tiếp cận nguồn vốn vay. Ngoài ra, mức lãi suất vốn vay thực tế mà nhà đầu tư phải trả khoảng 10 - 11% so với lãi suất tính theo hợp đồng BOT (từ 5 - 6%). Đến nay, tiến độ dự án đã đạt 70% khối lượng. Mặc dù UBND TP Hải Phòng đã cùng nhà đầu tư từng bước tháo gỡ nhưng có những nội dung TP không đủ thẩm quyền giải quyết, cần xin ý kiến cấp thẩm quyền".

Theo ông Nguyễn Đức Thọ, Phó chủ tịch UBND TP Hải Phòng, từ cuối năm 2022, TP đã có văn bản đề nghị cấp thẩm quyền cho phép điều chỉnh dự án, điều chỉnh lãi suất vốn vay và cho phép xác định mức lãi suất vốn vay cho dự án.

Ngày 12/6/2023, đoàn công tác của TP Hải Phòng đã làm việc với Bộ Tài chính và Bộ trưởng Tài chính Hồ Đức Phớc để nghị UBND TP Hải Phòng có văn bản báo cáo cấp thẩm quyền cho phép TP được quyết định điều chỉnh dự án để áp dụng phương pháp tính lãi suất theo quy định hiện hành.

Ngày 8/11/2023, lãnh đạo TP đã làm việc lần 2 với Bộ trưởng Bộ Tài chính. Đến thời điểm này, TP Hải Phòng đang chờ cấp thẩm quyền xem xét giải quyết để dự án sớm hoàn thành đưa vào sử dụng.

Nhóm phóng viên

# Nam Định có đủ sức đưa cúp V-League rời Thủ đô?

Với nhiều người hâm mộ trung lập, việc CLB Nam Định đang dẫn đầu V-League 2023 - 2024 là tín hiệu vui cho bóng đá Việt Nam, phá vỡ sự nhàm chán lâu nay khi chức vô địch luôn thuộc về các đội bóng của Thủ đô.

## CẦN CÁI THIỆN ĐỂ VƯỢT LÊN CHÍNH MÌNH

Tại vòng 10 V-League 2023 - 2024, CLB Nam Định đã phải nhận thất bại 1 - 2 trước CLB Bình Định. HLV Vũ Hồng Việt cho rằng, việc để lộ ra nhiều khoảng trống, giúp Bình Định có cơ hội phản công là nguyên nhân khiến đội bóng dưới quyền thất bại.

Quan điểm này nhận được sự đồng tình từ giới chuyên môn, bởi Nam Định là đội sở hữu nhiều tình huống tấn công sắc nét hơn so với đối thủ.

Sau vòng 10, đội bóng thành Nam vẫn giữ được ngôi đầu bảng xếp hạng nhưng chỉ còn hơn đội xếp ngay sau là CLB Thanh Hóa 1 điểm, hơn đội xếp thứ 3 Bình Định 2 điểm. Khi giải đấu mới trôi qua gần 1/2 chặng đường, muốn hiện thực hóa mục tiêu vô địch, thầy trò HLV Vũ Hồng Việt rõ ràng còn phải nỗ lực rất nhiều.

Trước khi mùa giải 2023 - 2024 khởi tranh, giới chuyên môn chung nhận định Nam Định sẽ là đối thủ đáng gờm ở cuộc đua vô địch. Trong bối cảnh những đại gia như Hà Nội, Viettel, Công an Hà Nội sa sút, cơ hội dành cho đội bóng áo vàng càng trở nên rõ ràng. Nhưng việc có thể nắm bắt hay không còn phụ thuộc vào chính thầy trò HLV Vũ Hồng Việt.



Cầu thủ Nam Định (trái) tranh bóng cùng cầu thủ Bình Định trong trận đấu tại vòng 10 V-League 2023 - 2024. Ảnh: VPF

Theo HLV Ngô Quang Tùng, cơ hội dành cho Nam Định vẫn còn nguyên, thực lực của đội bóng này cũng đủ mạnh để cạnh tranh một cách sòng phẳng. Tuy nhiên, ông Tùng cho rằng giai đoạn vừa qua, Nam Định gặp nhiều thuận lợi do các đối thủ lớn chơi chệch choạc và 3 vòng đấu cuối sẽ là thuốc thử mạnh cho tham vọng của họ.

Đây cũng là giai đoạn Nam Định cần chứng minh mình đủ năng lực để trở thành tân vương V-League. Theo lịch, ở ba vòng đấu cuối lượt đi, Văn Toàn và đồng đội sẽ gặp hai đối thủ mạnh là Hà Nội và Thanh Hóa.

Nếu giành kết quả thuận lợi, đội bóng thành Nam có thể vô địch lượt đi, đồng thời tạo đà cho cuộc đua ở lượt về.



**Tôi đánh giá Nam Định là một trong hai đội bóng chơi ổn định và có nét nhất thời gian qua tại V-League. Họ có lực lượng tốt, đồng đều ở cả ba tuyến nên việc chơi tốt cũng dễ hiểu. Nếu duy trì được phong độ như hiện tại, cộng thêm chút tinh quái thì không chỉ chức vô địch lượt đi mà ngôi vương mùa này cũng không phải điều gì xa vời với họ.**

HLV Phan Thanh Hùng

Ngược lại, đội chủ sân Thiên Trường có thể đánh mất lợi thế vốn nắm giữ bấy lâu nay.

Cũng theo HLV Quang Tùng, Nam Định cần có sự điều chỉnh ở những trận đấu tiếp theo: "Họ sở hữu dàn nội binh tốt, ngoại binh chất lượng cao nhưng cách vận hành lối chơi vẫn có cái gì đó mang tính chất bản năng.

Nói cách khác, những điều chỉnh của Nam Định chưa đủ chiều sâu, chưa đủ sức nặng. Khi các đối thủ lớn vào guồng, Nam Định cũng cần cải thiện

chính mình nếu muốn đua tranh ngôi vô địch".

## LÀN GIÓ MỚI CHO BÓNG ĐÁ VIỆT NAM?

Với nhiều CĐV trung lập, việc Nam Định đang dẫn đầu V-League là một tín hiệu đáng mừng, giống như một làn gió mới thổi vào bóng đá Việt Nam vốn đang cũ kỹ. Theo thống kê, 5 mùa giải gần nhất, ngôi vô địch V-League đều thuộc về các đội bóng tại Hà Nội gồm: CLB Hà Nội, CLB Viettel và CLB Công an Hà Nội.

Tính rộng hơn, trong 10 mùa gần nhất thì có tới 9 mùa, ngôi vương giải đấu cao nhất Việt Nam là cuộc chơi của các đội bóng tới từ các đô thị lớn như: Hà Nội, Bình Dương, Đà Nẵng. SLNA (2011) và Quảng Nam (2017) là hai đại diện tỉnh lẻ hiếm hoi có thể bước lên đỉnh cao. Dù vậy, cả hai nhanh chóng tụt dốc và giờ không còn duy trì được vị thế.

Trường hợp CLB Nam Định có thể bước lên ngôi vô địch tại giải đấu cao nhất bóng đá Việt Nam sẽ phá vỡ sự nhàm chán lâu nay, tạo cảm hứng cho nhiều đội bóng khác. Tuy nhiên, theo HLV Ngô Quang Tùng, tạo cảm hứng là một chuyện, thúc đẩy bóng đá ở nhiều địa phương không phải trung tâm kinh tế - xã hội lớn lại là chuyện khác.

"Vấn đề ở đây không chỉ dừng lại ở cảm hứng mà bóng đá còn là câu chuyện của tiền bạc. Quảng Nam trước đây có nhà đầu tư tham vọng nên mới có thể vô địch. Tương tự là câu chuyện của HAGL đầu những năm 2000. SLNA được coi là ngoại lệ bởi lên ngôi mà không hề dư dả tài chính nhưng họ lại sở hữu nền tảng đào tạo tốt bậc nhất Việt Nam", ông Tùng phân tích.

HLV Quang Tùng cũng nhìn nhận, các nhà đầu tư khi đổ tiền vào bóng đá ở bất kỳ địa phương nào cũng đều nhìn thấy cơ hội, rất ít trường hợp đầu tư chỉ vì đam mê. Chính bởi vậy, những địa phương ít tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội, rất khó có nhà đầu tư lớn cho bóng đá.

Đồng quan điểm, HLV Phan Thanh Hùng cho rằng, phát triển bóng đá không phụ thuộc vào đội bóng đó nằm ở tỉnh, thành nào mà mấu chốt là có nhà đầu tư chịu chơi hay không: "Nam Định trước khi có nhà đầu tư thì thi đấu rất chật vật. Giờ họ có tiền mua sắm cầu thủ, thu hút những cái tên chất lượng nên chuyên môn được thúc đẩy cũng dễ hiểu.

Ngược lại, những đội bóng như Đồng Tháp, Long An, dù có truyền thống nhưng không có nguồn lực mạnh nên giờ chỉ còn là cái bóng của chính mình. Hay như CLB TP.HCM, CLB Sài Gòn (đã giải thể) dù đóng quân tại TP.HCM nhưng cũng không thể vươn tầm".

An Khuê

## HLV Park Hang-seo đồng ý dẫn dắt đội tuyển Hàn Quốc?

Chiều 26/2, tờ Chosun đưa tin, HLV Park Hang-seo đã đồng ý dẫn dắt đội tuyển Hàn Quốc thay thế ông Klinsmann vừa mới bị sa thải. Trước mắt ông Park sẽ cùng đội bóng xứ Kim chi dự hai trận đấu với Thái Lan tại vòng loại thứ hai World Cup 2026 trong tháng 3 tới đây.

Trong khi đó, người đại diện của ông Park lại cho biết trên tờ OSEN: "HLV Park Hang-seo không có ý định dẫn dắt đội tuyển

Hàn Quốc với hợp đồng dài hạn. Quan điểm của ông ấy là nên để một HLV trẻ, tài năng dẫn dắt đội tuyển sẽ thích hợp hơn. Nhưng trong trường hợp có đề nghị chỉ làm HLV tạm quyền 2 trận tới đây vào tháng 3 (đều gặp đội tuyển Thái Lan), ông ấy sẵn sàng phục vụ đất nước".

Đội tuyển Hàn Quốc đã chia tay HLV Jurgen Klinsmann sau vòng chung kết Asian Cup 2023. Hiện Hội đồng HLV của

Liên đoàn Bóng đá Hàn Quốc (KFA) do cựu HLV CLB HAGL và TP.HCM, ông Chung Hae-soung đứng đầu đã đề xuất tìm kiếm 1 HLV tạm quyền, trước khi xem xét kỹ một nhà cầm quân hội đủ uy tín để bổ nhiệm trước các trận đấu trong tháng 6 tại vòng loại World Cup 2026.

HLV Park Hang-seo được xem là ứng viên sáng giá nhất, do có hơn 5 năm dẫn dắt đội tuyển Việt Nam đối đầu nhiều trận với đội tuyển Thái Lan

- đối thủ Hàn Quốc sẽ chạm trán hai trận trong tháng 3 tới tại vòng loại thứ 2 World Cup 2026 khu vực châu Á.

Trước đó, truyền thông Hàn Quốc đồng loạt khẳng định, ông Park là ứng viên sáng giá nhất cho vị HLV tạm quyền ở đội tuyển xứ kim chi. Dự kiến, trong ngày 27/2, KFA sẽ công bố danh tính HLV tạm quyền đội tuyển Hàn Quốc, sau khi đạt các thỏa thuận trong đàm phán.

Duy Anh



# Phim “Đào, phở và piano” có gì gây sốt?

Bộ phim “Đào, phở và piano” đang là tác phẩm điện ảnh hot trên dư luận xã hội và báo chí truyền thông. Hiệu ứng cảm xúc lan tỏa và kèm theo đó là hiện tượng cháy vé đã từ lâu lắm chưa thấy ở thị trường điện ảnh Việt Nam.

## PHẢN ỨNG TÍCH CỰC CỦA KHÁN GIẢ

PGS.TS Lê Dục Tú, cán bộ lão thành của Viện Văn học, người sống và am hiểu Hà Nội nhận xét, sau khi xem bộ phim: “Đào, phở và piano” - Bộ phim bi tráng về một Hà Nội lãng mạn hào hoa mà bị hùng những ngày mùa đông 1946 kháng chiến chống Pháp với tình yêu mãnh liệt của đôi bạn trẻ và những hy sinh vô bờ bến của bao người dân Hà Nội “quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh” từ chú bé đánh giày, chàng công tử Hà thành đến người họa sĩ già...

Bộ phim đã cho tôi thêm yêu và gắn bó với Hà Nội - nơi tôi đã sống những tháng ngày của tuổi thơ êm đềm, tuổi thanh xuân lãng mạn, tuổi trung niên tất bật, say mê”.

TS Phạm Ngọc Lan (Đại học Sư phạm TP.HCM) thì cho rằng: “Nhìn chung phim khá hay dù không phải xuất sắc, so với kinh phí 20 tỷ thì không thể đòi hỏi hơn được nữa.

Cốt truyện phi tuyến tính được xử lý ổn. Các sự kiện trong quá khứ được sắp xếp khá khéo léo, đẩy xung đột lên cao một cách hợp lý, nhưng lẽ ra cao trào cần phải căng thẳng hơn, mâu thuẫn giữa 2 nhân vật chính cần phải gay gắt hơn thì tháo nút mới kịch tính. Nhưng đáng tiếc mạch truyện bị lộ, kết khá dễ đoán, nên người xem có cảm giác hơi hẫng”.

Qua những nhận xét của nhiều khán giả, từ trực tiếp đến trên mạng xã hội, có thể nhận thấy bộ phim nhận được khá nhiều sự ưu ái. Sự ưu ái đó không chỉ đến từ chuyện bộ phim lấy cảm hứng từ cuộc chiến bảo vệ Hà Nội 60 ngày đêm trong giai đoạn 1946 - 1947, mà còn đến từ một kịch bản khá lạ với định kiến quen thuộc của nhiều khán giả Việt Nam đối với dòng phim do Nhà nước cấp kinh phí: Phim thường không hay, làm xong là đi thẳng từ phim trường vào kho.

Kịch bản khai thác một câu chuyện tình trên bối



“Đào, phở và piano” đang cháy vé tại Trung tâm chiếu phim quốc gia

cảnh thời chiến, với thời gian là một ngày đêm, dùng thủ pháp phi tuyến tính để phát triển mạch phim không theo trình tự thời gian và có cùng cảnh đồng hiện để minh họa cho ước mơ về tình yêu, hạnh phúc và cả sự thêm phở của nhân vật cậu bé đánh giày.

## KHAI THÁC KỊCH BẢN CŨ NHƯNG LẠI ĐÚNG “TREND”

Bộ phim “Đào, phở và piano” được lòng công chúng nhờ một yếu tố luôn khiến nhiều bộ phim về đề tài lịch sử ăn khách nếu biết khai thác tốt: Tinh thần dân tộc! Khơi gợi được tinh thần dân tộc của công chúng rất dễ tạo ra những hiệu ứng bùng nổ trong phim, điều này thì lịch sử điện ảnh thế giới đã ghi nhận không ít trường hợp.

Ở Nga có thể kể đến bộ phim kinh điển “Khi đàn sếu bay qua” hay trường hợp bộ phim “The Longest Day” (Ngày dài nhất) trở thành cơn sốt ở Mỹ và châu Âu kể về cuộc đổ bộ của quân đồng minh lên bờ biển Normandy vào ngày 6 tháng 6 năm 1944, trong Chiến tranh thế giới thứ hai.

Với một kinh phí ít ỏi xấp xỉ 22 tỷ đồng, đạo diễn Phi Tiến Sơn cũng là người viết kịch bản đã chỉ chọn một bối cảnh chật hẹp là một góc chiến lũy, còn chủ yếu tập trung vào việc miêu tả số phận và cách hành



Cảnh phim với nhân vật nam chính do Doãn Quốc Đam đóng

xử của những con người trực tiếp tham gia vào cuộc chiến.

Bộ phim cho dù còn có những cảnh chưa tốt, thậm chí nhìn giả và thiếu sức thuyết phục, ngay cảnh bát phở quay cận cảnh thì nhìn cũng không mấy hấp dẫn, đôi diễn viên nam nữ chính do Doãn Quốc Đam và Cao Thị Thùy Linh đóng chưa đạt, biểu cảm tâm lý chưa hay, dài từ cũng chưa ổn, nhiều đối thoại vẫn bị lên gân, mang tính kịch, nhiều chi tiết còn khiến cưỡng.

Chẳng hạn, cảnh thả chiếc đàn piano từ trên tầng nhà xuống để mang đi trong khi đang đánh nhau, hay cảnh hai nhân vật chính cãi nhau rồi làm lành cũng khá gượng, cảnh đua xe được tái hiện rất giả tạo, cảnh kết phim tuy bi tráng lại bị lỗi kỹ xảo quá kém, xe tăng, vũ khí trong phim còn chưa thật chuẩn xác, những đoạn thoại tiếng Pháp tuy ít nhưng vẫn không có phụ đề...

Tuy nhiên, bộ phim lại thành công nhờ vào sự khai

thác yếu tố tinh thần dân tộc trên nền một câu chuyện tình yêu bi tráng.

“Đào, phở và piano” được lòng công chúng của ngày hôm nay còn vì những yếu tố khác. Trước hết, đó là cách xây dựng nhân vật. Doãn Quốc Đam diễn chỉ ở mức tròn vai và Cao Thị Thùy Linh có thể nói là nhờ nét đẹp hợp vai cô tiểu thư Hà thành mà bù đắp được cho diễn xuất.

Nhưng lời thoại của hai nhân vật khá tốt, thể hiện được sự hào hoa, thanh lịch của người trí thức Hà Nội xưa, với những từ ngữ khá cổ nhưng lại phổ biến vào thời đó.

Vợ chồng ông bán phở là một cặp đôi thú vị và rõ ràng nhân vật ông bán phở có lẽ được lấy cảm hứng từ một ông chủ hàng phở danh tiếng ở phố cổ Hà Nội. Hai diễn viên Nguyệt Hằng và Anh Tuấn vào vai ông bà chủ hàng phở cũng là vợ chồng ngoài đời thực, do vậy họ có sự tương tác rất tốt.

Đặc biệt, vai ông họa sĩ già yêu cái đẹp, tính cách từng tưng, kỳ quái, nhưng nhân hậu được NSND Trần Lực vào vai rất đạt, từ cái nhún vai, khoát tay, đến giọng điệu hài hước, bất cần thốt ra ở những hoàn cảnh đang “nước sôi lửa bỏng” chết người của cuộc chiến.

Nhiều khán giả bật cười theo mỗi lời thoại của nhân vật ông họa sĩ và có thể nhận thấy rằng nghệ sĩ Trần Lực một mình gánh được cả bộ phim. Khán giả trẻ rất thích những chi tiết như vậy, kể cả

Có lẽ vì khán giả của ngày hôm nay luôn mang quan niệm rằng phim lịch sử của Việt Nam thường nặng về minh họa, hô khẩu hiệu, thiếu chất đời thường. Nhưng “Đào, phở và piano” làm họ bất ngờ, vì bộ phim đi ngược lại với suy nghĩ thường có ở họ. Âm nhạc trong phim được trau chuốt và cũng khiến cho khán giả thích thú, với những giai điệu từ piano với các bản nhạc của các nhà soạn nhạc Richard Wagner, Franz Liszt, bản ca trù như Chí làm trai (lời thơ Nguyễn Công Trứ), Đời đáng chán (lời thơ Tản Đà) hay ca khúc Du kích ca (Đỗ Nhuận), Suối mơ (Văn Cao).

sự thêm phở được đẩy lên quá mức của nhân vật cậu bé đánh giày, gây ra tiếng cười.

## SỰ “TẬN HIẾN” LÀM MỜ ĐI NHỮNG THIẾU SÓT

Bộ phim nhận được nhiều sự thông cảm của khán giả về những thiếu sót, chưa làm tốt trong phim, với lý do là kinh phí hạn hẹp cho một phim về chiến tranh. Nhưng điều làm cho khán giả rộng lượng nhất, có lẽ vì bộ phim có những câu thoại xúc động, những cảnh quay tạo được cảm xúc như: Cảnh anh lính tự vệ Văn Dân cố gắng mang cảnh đào lên chiến lũy, hay cảnh cô tiểu thư Thực Hương chơi đàn trong khung cảnh đổ nát của chiến tranh, cảnh truy điệu liệt sĩ...

Nhưng đặc biệt cảnh ông họa sĩ già vẽ tranh với sự giúp đỡ của cha xứ là một cảnh gợi nhiều mỹ cảm. Qua đó có thể mượn lời vị cha xứ, bảo đây là “ngày tận hiến”. Một từ ngữ của Công giáo được dùng để khán giả liên tưởng đến sự tận hiến của mỗi nhân vật trong phim.

Cách xây dựng nhân vật được đạo diễn Phi Tiến Sơn cố tình đẩy lên đến mức cực đoan, điều thường thấy ở những con người thời kỳ đầu háo hức với niềm tin và lý tưởng, nhưng lại thuyết phục bởi có sự tương đồng với tính cách người Hà Nội gốc.

Dưới những hành động cử chỉ hào hoa, thanh lịch ấy, là sự quyết tâm, kiên định, là sự cực đoan không thể thay đổi khi đã đặt niềm tin vào cuộc sống và những tín niệm nào đó. “Đào, phở và piano” lấy được cảm xúc của khán giả nhờ vào sự thể hiện tinh thần “tận hiến” xuyên suốt trong phim.

Hà Thanh Vân

# Khách bay từ Singapore sẽ phải trả thêm thuế môi trường?

Với tham vọng trở thành trung tâm hàng không bền vững, thân thiện với môi trường, Singapore vừa công bố một loạt sáng kiến, bao gồm biện pháp đánh thêm thuế nhiên liệu trong vé máy bay.

## CHỌN CÁ PHÁT TRIỂN VÀ MÔI TRƯỜNG

Cơ quan Hàng không dân dụng Singapore (CAAS) đề xuất chuỗi sáng kiến nhằm đưa đảo quốc này thành trung tâm hàng không bền vững và được Bộ trưởng Giao thông vận tải Singapore Chee Hong Tat công bố tại hội nghị thượng đỉnh hàng không Changi đang diễn ra.

Theo hãng tin Channel News Asia (CNA), trong kế hoạch này, CAAS sẽ triển khai các sáng kiến trên ba lĩnh vực bao gồm quản lý hãng hàng không, sân bay và hoạt động hàng không nhằm hỗ trợ sự phát triển bền vững của lĩnh vực hàng không và cắt giảm lượng phát thải carbon.

Theo kế hoạch, Singapore đặt mục tiêu giảm 20% mức phát thải từ hoạt động vận hành sân bay vào năm 2030 so với mức năm 2019. Đảo quốc này cũng đặt mục tiêu đạt mức phát thải từ hoạt động hàng không nội địa và chuyến bay quốc tế bằng 0 vào năm 2050, bao gồm cả lượng phát thải từ những chuyến bay quốc tế do các nhà vận hành tại Singapore thực hiện.

Phát biểu tại hội nghị, ông Chee cho biết: "Cách tiếp cận của chúng tôi là tạo điều kiện cho lĩnh vực hàng không vừa phát triển vừa đạt mục tiêu bền vững về môi trường. Chúng tôi không muốn chọn một trong hai mục tiêu trên mà là cả hai".

## SẢN XUẤT NĂNG LƯỢNG NGAY TẠI SÂN BAY CHANGI

Trong quản lý sân bay, CAAS sẽ thực hiện các biện pháp nhằm giảm lượng năng lượng tiêu thụ và sản xuất năng lượng tái tạo ngay tại sân bay Changi.



Một máy bay Singapore Airlines đang nhận nhiên liệu bền vững  
Ảnh: ExxonMobil

Cụ thể, CAAS sẽ phối hợp với Tập đoàn Sân bay Changi (CAG) lắp đặt hệ thống thiết bị quang điện trên mái các tòa nhà tại sân bay Changi và sân bay Seletar. Cùng đó, CAAS sẽ nghiên cứu tính khả thi của việc lắp đặt thiết bị quang năng tại sân bay.

Từ cuối năm 2023, sân bay Changi đã đạt công suất phát điện gần bằng 4% lượng điện cơ sở này tiêu thụ vào năm 2019. Theo CNA, việc lắp đặt thêm hệ thống quang năng trên mái sẽ giúp tạo ra thêm 6% điện năng tính trong tổng lượng điện tiêu thụ.

CAAS cũng đặt mục tiêu toàn bộ phương tiện vận hành tại sân bay Changi sẽ là phương tiện sử dụng năng lượng sạch vào năm 2040. Toàn bộ phương tiện hạng nhẹ như ô tô, xe van, xe minibus và một số loại phương tiện hạng nặng như xe nâng, xe kéo phục vụ tại sân bay Changi cũng sẽ là xe điện từ năm 2025.

Một sáng kiến khác là CAAS sẽ phối hợp với CAG và những đối tác khác nhằm cải thiện hiệu suất sử dụng năng lượng tại các nhà ga ở sân bay Changi. Trọng tâm được ưu tiên cải thiện là hệ thống điều hòa không khí tại sân bay - thiết bị chiếm hơn một nửa tổng lượng điện tiêu thụ của các nhà ga.



Nhà ga số 2, sân bay Changi, Singapore Ảnh: CNA

Sân bay Changi đang lên kế hoạch lắp đặt vật liệu phản xạ nhiệt để giảm năng lượng do hệ thống điều hòa không khí tiêu thụ cũng như cải thiện hệ thống làm mát.

Bên cạnh đó, CAAS dự kiến xây dựng cơ sở chuyển rác thải thành năng lượng tại sân bay Changi. Cơ sở này sẽ chuyển rác thải thành vật liệu thô phục vụ cho quá trình phát điện hoặc sản xuất nhiên liệu sinh học để sử dụng tại sân bay.

Trong quản lý hoạt động đi lại đường hàng không, CAAS sẽ phối hợp với các đối tác nhằm giảm lượng nhiên liệu tiêu thụ trong vòng 5 năm tới. Theo đó, họ sẽ thực hiện các biện pháp nhằm cải thiện khả năng quản lý những chuyến bay đường dài, cải thiện tính chính xác của thông tin dự báo thời tiết.

Theo CNA, những sáng kiến trong quản lý hoạt động đi lại đường hàng không sẽ giúp cắt giảm 10% cả lượng nhiên liệu tiêu thụ và lượng khí phát thải.

## THU THÊM PHÍ NHIÊN LIỆU BỀN VỮNG

Trong các chuỗi sáng kiến, một đề xuất khác rất được chú ý là từ năm 2026 sẽ thu thêm thuế nhiên liệu bền vững để yêu cầu các chuyến bay khởi hành từ quốc đảo này phải sử dụng nhiên liệu máy bay bền vững.

Theo CAAS, Singapore là quốc gia đầu tiên trên thế giới áp dụng mức thuế để đạt được các mục tiêu về nhiên liệu hàng không bền vững.

Tổng số tiền thu được sẽ dùng để mua nhiên liệu thân thiện với môi trường. Mục tiêu CAAS đề ra là nhiên liệu hàng không bền vững sẽ chiếm 1% tổng lượng nhiên liệu máy bay được sử dụng tại sân bay Changi và sân bay Seletar vào năm 2026. Mục tiêu cuối cùng, nhiên liệu bền vững chiếm 3 - 5% đến năm 2030.

Theo CNA, với quy định trên, hãng bay có thể sẽ tăng giá vé và hành khách sẽ là đối tượng phải chịu chi phí này.

Nhiên liệu thân thiện với môi trường, chủ yếu được làm từ vật liệu phế thải như dầu ăn đã qua sử dụng và đất hơn từ 3 - 5 lần so với nhiên liệu thông thường. Nhưng đây là một cách quan trọng để ngành hàng không giảm phát thải carbon.

Mặc dù chưa rõ chi tiết cụ thể trong đề xuất nhưng ước tính sơ bộ từ CAAS, hành khách hạng phổ thông có thể phải chịu thêm khoản phí

Pháp và Thụy Điển đã yêu cầu sử dụng nhiên liệu máy bay bền vững tối thiểu 1% và Liên minh châu Âu đã đồng ý các quy định bắt buộc phải sử dụng 6% vào năm 2030, tăng dần lên 70% vào năm 2050.

Nhật Bản đang lên kế hoạch yêu cầu sử dụng 10% nhiên liệu bền vững vào năm 2030, trong khi Ấn Độ đang xem xét áp dụng 1% vào năm 2027 cho các chuyến bay quốc tế và tăng lên 5% vào năm 2030.

Một số hãng hàng không đã bắt đầu chuyển khoản chi phí bổ sung này sang cho hành khách. Ví dụ: Air France và KLM tính thêm phí từ 1 - 24€ (1,45 - 34,8 đô la Singapore) trên vé để trang trải chi phí nhiên liệu xanh.

3 USD cho các chuyến bay đường ngắn như từ Singapore đến Bangkok; 6 USD cho các chuyến bay tầm trung (chẳng hạn tuyến Singapore - Tokyo) và 16 USD cho các chuyến bay đường dài (như từ Singapore đến London).

Các quốc gia khác cũng đã thực hiện các yêu cầu về nhiên liệu hàng không bền vững, nhưng dưới hình thức bắt buộc dựa trên khối lượng là thị trường nhiên liệu bền vững vẫn còn non trẻ và nguồn cung không chắc chắn.

Ước tính năm 2024, sản lượng nhiên liệu hàng không bền vững dự kiến sẽ tăng gấp ba lần, lên 1,875 tỷ lít, nhưng con số này chỉ chiếm 0,53% nhu cầu nhiên liệu của ngành hàng không toàn cầu.

Do nguồn cung hạn chế và nhu cầu cao, giá nhiên liệu máy bay bền vững cao hơn đáng kể và dễ biến động hơn so với nhiên liệu thông thường nên CAAS chọn thu thuế. Phương án này được kỳ vọng sẽ khắc phục chi phí sử dụng nhiên liệu máy bay thân thiện môi trường.

Các hãng hàng không vẫn phải trả tiền cho nhiên liệu họ sử dụng nhưng CAAS sẽ quản lý chi phí vì cơ quan này sẽ mua sắm nhiên liệu bền vững thay mặt cho các hãng một cách tập trung. Khi mua quy mô lớn thì sẽ có lợi thế về kinh tế hơn.

Hoàng Hương - Trang Trần