

9 Phân cấp địa phương quản lý cảng hàng không thế nào?



6 Xe buýt Hà Nội sẵn sàng hoạt động từ 21/9



15 Tranh cãi dự luật phạt tỷ đô "thiên vị" 3 hãng xe của Mỹ



Kịch bản tổ chức vận tải sau giãn cách

• Nhiều địa phương thận trọng nới lỏng vận tải khách

Trang 2, 3



Doanh nghiệp vận tải mong muốn có chủ trương thống nhất, đồng bộ về cách kiểm soát dịch giữa các địa phương
Trong ảnh: Xe khách lên tính trong bến xe Mỹ Đình, Hà Nội chờ ngày hoạt động trở lại (chụp chiều 19/9)

Ảnh: Tạ Hải



Lỗ gần nghìn tỷ, đường sắt xoay xở thế nào?

Đường sắt dự kiến lỗ gần nghìn tỷ năm 2021
Ảnh: Tạ Hải

8

Chuyện dọc đường

Hạn chế việc lập chốt kiểm soát trên đường

➔ KHUẤT VIỆT HÙNG

Trong thời gian từ khi bùng phát dịch bệnh Covid-19 đến nay, ngoại trừ bệnh nhân được vận chuyển bằng phương tiện chuyên dụng để đi cứu chữa, thì yêu cầu cơ bản để đối tượng được phép lưu thông đều đảm bảo "an toàn về dịch bệnh", tức là "âm tính với virus SARS-CoV-2". Xem tiếp trang 2,3



Vaccine nội lo khó tìm người thử nghiệm

10

Cơ hội cuối sang tên xe không tìm được chủ gốc



11

Lý do gì khiến cầu thủ Việt kiều "vô duyên" với V-League?

13



Sau giãn cách, giá nhà đất sẽ tăng hay giảm?

7

Kịch bản tổ chức vận tải sau giãn cách

TIÊU ĐIỂM

DOANH NGHIỆP LO MỖI NƠI KIỂM DỊCH MỘT KIỂU

Là doanh nghiệp có hơn 300 lái xe đã nghỉ việc sau thời gian dài giãn cách xã hội, ông Khắc Hữu Thanh Hải, Giám đốc Công ty CP Vận tải thương mại và Dịch vụ Đất Cảng (Hải Phòng) chia sẻ, hiện đơn vị chỉ còn lại 100 lái xe, hàng trăm lái xe đã xin nghỉ việc. Hầu hết doanh nghiệp vận tải khách tuyến cố định cũng rơi vào tình trạng tương tự khi lái xe nghỉ việc hàng loạt, tìm việc khác để mưu sinh do vận tải nghỉ quá lâu.

"Khi hoạt động lại, chúng tôi phải làm lại từ đầu, tuyển mới gần như toàn bộ lái xe. Tuy nhiên nếu nói lỏng giãn cách mà mỗi địa phương lại có cách kiểm soát dịch khác nhau, vận tải khách sẽ không thể vận hành được. Chẳng hạn Hà Nội nói lỏng nhưng Hải Phòng không cho người từ tỉnh khác vào, hoặc bắt buộc các điều kiện kiểm soát dịch khắt khe thì cũng không khách nào dám đi", ông Hải nói.

Cũng theo ông Hải, vận tải hành khách có số lượng người trên xe lớn nên các địa phương phải thống nhất biện pháp phòng, chống dịch, quy định rõ các đối tượng được phép đi lại. Chẳng hạn, người đã tiêm 2 mũi vaccine có "thẻ xanh" có thể cho phép đi lại bình thường.

Cũng quan điểm, ông Lê Ngọc Nam, Giám đốc Công ty TNHH X.E Việt Nam cho hay, doanh nghiệp có 180 lái xe, nhưng 1/3 trong số này đã nghỉ việc. Nhân lực và phương tiện doanh nghiệp có thể lo được nhưng quan trọng nhất là điều kiện được phép hoạt động trở lại chưa rõ ràng. Đối với tài xế phải tiêm vaccine hay chỉ cần giấy xét nghiệm; tỷ lệ cho phép vận chuyển khách là bao nhiêu... là những nội dung cần có hướng dẫn cụ thể.

"Cần có chủ trương thống nhất, đồng bộ về cách kiểm soát dịch giữa các địa phương. Nhiều địa phương áp dụng biện pháp kiểm soát dịch tiêu cực khiến ùn tắc vận tải hàng hóa. Vận tải hành khách phức tạp hơn rất

nhiều, nếu không thống nhất, dù có nói lỏng giãn cách, doanh nghiệp cũng khó hoạt động được", ông Nam nói.

Ông Nguyễn Công Hùng, Giám đốc Taxi Mai Linh vùng I cho hay, doanh nghiệp đã xây dựng chiến lược, bố trí nhân lực phù hợp khi chính thức chuyển dần trạng thái giãn cách xã hội từ Chỉ thị 16 xuống Chỉ thị 15.

"Hà Nội đã tiêm vaccine mũi 1 cho hơn 80% dân số. Tương tự, Bình Dương, Đà Nẵng, khi nói lỏng giãn cách, Hà Nội cũng đang áp dụng mã QR Code để kiểm soát người và phương tiện vận tải. Tuy nhiên, cần thông thoáng thủ tục hành chính, sử dụng giải pháp công nghệ để kiểm soát lái xe như kiểm soát lái xe qua mã QR Code", ông Hùng nói.

Theo ông Nguyễn Văn Quyền, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô VN, trường hợp người lái xe đã tiêm 2 mũi vaccine nhưng vẫn yêu cầu phải có giấy xét nghiệm, cần nghiên cứu tăng thời hạn của giấy xét nghiệm. Bên cạnh đó, từng bước thiết lập hệ thống công nghệ kiểm soát trên đường để giảm lực lượng kiểm soát thủ công, tránh gây ùn tắc.

Nói về cách kiểm soát tại các điểm dừng đỗ, ông Phạm Thái Hòa, Giám đốc Công ty TNHH Phát triển công nghệ Điện tử Bình An cho biết, phần mềm giám sát hành trình so sánh nếu tọa độ dừng đỗ không đúng các địa điểm đã được quy định thì trích xuất ra vi phạm. "Nếu xe mất tín hiệu nhưng xe lại đi qua trạm thu phí, hệ thống giám sát hành trình sẽ báo cáo vi phạm để Sở GTVT xử lý. Để làm được điều này, hệ thống máy chủ của trạm thu phí và máy chủ giám sát hành trình phải liên thông dữ liệu với nhau", ông Hòa nói.

KỊCH BẢN MỞ LẠI VẬN TẢI THẾ NÀO?

Liên quan đến việc tổ chức vận tải tới đây, bà Phan Thị Thu Hiền, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ VN cho hay, đối với địa phương thực hiện Chỉ thị 15, tạm dừng hoặc tổ chức lại giao thông công cộng để



Kịch bản vận tải tới đây sẽ có tính kết nối giữa các phương thức và có những nguyên tắc nhất định (Trong ảnh: Lực lượng chức năng kiểm soát phương tiện tại chốt trên tuyến QL32, đầu cầu Trung Hà giáp ranh TP Hà Nội - Phú Thọ) Ảnh: Tạ Hải

hạn chế đi lại từ vùng có dịch đến các địa phương khác. Tùy theo loại hình vận tải, địa phương cho phép mở lại hoạt động vận chuyển hành khách công cộng với chuyển xe, số lượng xe không vượt quá 30% so với bình thường và bắt buộc thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch theo quy định.

Đối với vùng thực hiện Chỉ thị 19, bà Hiền cho biết, sẽ tổ chức lại giao thông công cộng. Tùy theo loại hình vận tải, địa phương cho phép mở lại hoạt động vận chuyển hành khách công cộng với chuyển xe, số lượng xe không vượt quá 50% so với bình thường, bắt buộc thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch.

Với trạng thái bình thường mới, cho phép hoạt động vận tải hành khách công cộng trở lại trạng thái hoạt động bình thường, khuyến khích lái xe, hành khách áp dụng các

biện pháp phòng, chống dịch.

"Việc lưu thông, vận chuyển hàng hóa các địa phương thực hiện Chỉ thị 15, Chỉ thị 19 sẽ theo hướng tập trung thực hiện tăng cường các biện pháp phòng, chống dịch để tránh đứt gãy chuỗi sản xuất ảnh hưởng đến sản xuất kinh doanh, nhu cầu thiết yếu của người dân. Hoạt động vận chuyển hàng hóa bình thường, khuyến khích lái xe, người xếp dỡ trên xe áp dụng các biện pháp phòng, chống dịch theo quy định của Bộ Y tế", bà Hiền cho biết.

Ông Nguyễn Xuân Thủy, Phó Vụ trưởng Vụ Vận tải (Bộ GTVT) cho biết thêm, hiện Bộ GTVT đang chỉ đạo Tổng cục, các Cục chuyên ngành xây dựng kịch bản vận tải khi các địa phương nói lỏng giãn cách xã hội. Kịch bản vận tải sẽ có tính kết nối giữa các phương thức và có những nguyên tắc nhất định, đảm

bảo việc đi lại, chống ùn tắc, thuận lợi cho người dân, theo quy định phòng, chống dịch của địa phương.

Theo ông Thủy, đối với vận tải hàng hóa có thể xây dựng kịch bản cho từng lĩnh vực, nhưng đối với vận tải hành khách mỗi lĩnh vực có đặc thù vận chuyển riêng. Khi hành khách xuống máy bay, tàu hỏa phải có phương án đường bộ kết nối cụ thể.

"Ví dụ Hà Nội thực hiện giãn cách theo Chỉ thị 15 nhưng các địa phương khác không áp dụng và ngược lại cũng sẽ được tính toán cụ thể để trung chuyển hành khách. Các tình huống đều có phương án lưu thông cụ thể từ vùng áp dụng Chỉ thị 16 sang Chỉ thị 15, Chỉ thị 19 và ngược lại đều được đặt ra và có phương án phù hợp, đảm bảo hành khách được lưu thông thuận lợi vừa đảm bảo chống dịch", ông Thủy nói. **Trần Duy**

CHUYỆN ĐỌC ĐƯỜNG

Hạn chế việc lập chốt kiểm soát trên đường

■ KHUẤT VIỆT HÙNG (Phó Chủ tịch chuyên trách Ủy ban ATGT Quốc gia)

(Tiếp theo trang 1)

Theo quy định về các cấp độ phòng, chống dịch khác nhau, dẫn đến yêu cầu kiểm soát dịch khác nhau giữa các các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và ngay giữa các địa phương cấp huyện, xã trong cùng một tỉnh. Đây chính là nguyên nhân thúc đẩy hình thành các chốt kiểm soát trên đường, đây chính là các "điểm chốt cổ chai tạm thời" về năng lực thông hành.

Thực tế thời gian qua cho thấy, mặc dù ngay tại địa bàn áp dụng Chỉ thị 16 hoặc giữa các địa phương áp dụng Chỉ thị 16 và các địa phương có cấp độ phòng, chống dịch khác nhau, tuy số đối tượng tham gia giao thông giảm đến 80 - 90%, hầu như chỉ còn phương tiện vận chuyển hàng hóa, xe công vụ và chuyên dụng, nhưng vẫn xảy ra ùn tắc giao thông cục bộ do hoạt động kiểm soát dịch tại các chốt.

Sau khi Bộ GTVT triển khai áp dụng Giấy nhận diện phương tiện vận tải hàng hóa gắn mã QR Code cho xe ô tô tải, nhằm giảm thiểu thời gian qua chốt kiểm soát, tình hình ùn tắc giao thông cơ bản được khắc phục.

Tuy nhiên, khi cho phép vận tải hành khách

và giao thông cá nhân hoạt động trở lại, lưu lượng phương tiện giao thông sẽ tăng cao. Bên cạnh đó, số lượng đối tượng cần phải kiểm soát dịch cũng sẽ nhiều hơn, nếu tiếp tục duy trì các chốt kiểm soát trên đường thì nguy cơ ùn tắc giao thông là khó tránh.

Vì vậy, cần xem xét, thay đổi phương pháp khoanh vùng chống dịch làm sao để diện tích và số đối tượng trong khu vực phong tỏa càng ít càng tốt, phong tỏa theo từng căn nhà, từng tòa nhà, từng phân xưởng... hạn chế tới mức thấp nhất việc phong tỏa cả khu phố, cả một phường, một quận hay cả một nhà máy, một khu, cụm công nghiệp.

Các địa phương cần giảm thiểu số lượng

chốt kiểm soát dịch trên các tuyến giao thông, hạn chế thấp nhất việc lập chốt kiểm soát dịch đối với người và phương tiện trên đường, tăng cường kiểm soát dịch tại các điểm đầu, cuối hành trình (nhà ga, bến cảng, bến xe, kho bãi, điểm tập kết hành khách, hàng hóa...).

Trong trường hợp bắt buộc phải duy trì hoạt động kiểm soát tại các chốt trên đường thì cần đảm bảo có thể giám sát tự động các thông tin phòng dịch của đa số đối tượng tham gia giao thông, khi có dấu hiệu vi phạm thì phải hướng dẫn phương tiện vào vị trí kiểm tra không gây ảnh hưởng giao thông hoặc thông tin cho lực lượng kiểm tra lưu động.

Để thực hiện được mục tiêu trên thì cần khẩn

Trong bối cảnh nhiều địa phương đang dần nới lỏng giãn cách, việc xây dựng kịch bản hoạt động vận tải để áp dụng thống nhất trên cả nước đang được tiến hành khẩn trương. Kịch bản này sẽ giúp đưa vận tải hoạt động trở lại một cách an toàn nhất, đảm bảo ở cấp độ dịch thể nào cũng sẽ có các biện pháp tương ứng, phù hợp.

Xử nghiệm xe lợi dụng "luồng xanh" để vi phạm

Để đảm bảo lưu thông hàng hóa, cơ quan chức năng đã có nhiều biện pháp tháo gỡ, trong đó, cấp mã QR Code "luồng xanh" vận tải cho doanh nghiệp, lái xe. Tuy nhiên, thời gian qua, một số đối tượng đã lợi dụng vận chuyển hàng, người trái phép.

Ông Đỗ Công Thủy, Phó Vụ trưởng Vụ Vận tải (Tổng cục Đường bộ VN) cho hay, tài xế chở hàng lậu sẽ xử lý theo quy định về vận chuyển hàng lậu. Trường hợp chở người trái phép là vi phạm về phòng, chống dịch và được xử lý theo các quy định về phòng chống dịch.

Luật sư Đặng Văn Cường, văn phòng Luật sư Chính Pháp, Đoàn luật sư TP Hà Nội cho rằng, doanh nghiệp, lái xe vi phạm vận chuyển hàng, người trái phép không vi phạm về kinh doanh vận tải mà vi phạm về phòng, chống dịch bệnh.

Hiện đã có chế tài xử lý tước giấy nhận diện "luồng xanh" vận tải và doanh nghiệp không được tiếp tục thực hiện vận chuyển hàng hóa. Bên cạnh đó, xử phạt 20 - 40 triệu đồng tùy thuộc vào hành vi theo Nghị định 117 của Chính phủ. Trong trường hợp làm lây lan dịch bệnh có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự.

Luật sư Cường cho rằng, khó đưa vi phạm phòng, chống dịch vào quy định điều kiện kinh doanh vận tải để xử lý vì quy định phòng, chống dịch thường ngắn hạn thể hiện ở các chỉ thị, công văn, còn quy định điều kiện kinh doanh vận tải có tính chất ổn định, dài hạn ở các Nghị định. Hành vi vi phạm nào thì xử lý theo quy định của vi phạm đó, nếu chạy sai luồng tuyến, đón trả khách không đúng quy định thì xử lý theo chế tài Nghị định 100/2019.

"Về lâu dài, biện pháp tối ưu nhất là tuyên truyền, giáo dục để tài xế nhận thức và chấp hành đúng quy định pháp luật. Bên cạnh đó tăng cường kiểm tra, kiểm soát và xử lý vi phạm", luật sư Cường nói. **Trần Duy**

Hàng không, đường sắt lên kế hoạch thế nào?

Kế hoạch thiết lập "hành lang xanh" do Tổng công ty Cảng hàng không VN (ACV) phát động nhận được sự đồng tình của các DN kinh doanh vận tải hàng không.

Theo đó, ACV mong muốn xây dựng một "hành lang xanh" cấu thành từ "con người xanh" (nhân viên hàng không, hành khách), "phương tiện, hạ tầng xanh" (sân bay, máy bay và các phương tiện chuyên chở hành khách) và "quy trình xanh" (giảm thiểu tối đa hạn chế tiếp xúc, tuân thủ quy trình phòng dịch).

"Dự kiến đầu tuần này, việc xây dựng "hành lang xanh" sẽ hoàn tất. Đây sẽ là cơ sở cụ thể để đề xuất xem xét khôi phục khai thác nội địa trên toàn mạng và từng bước mở các chuyến bay quốc tế", lãnh đạo ACV thông tin.

Trước đó, Cục Hàng không VN đã trình Bộ GTVT kế hoạch tái khởi động đường bay nội địa, được chia làm 3 giai đoạn. Điều kiện để khách được bay là phải có xét nghiệm âm tính với SARS-CoV-2 trong vòng 72 giờ.

Đối với lĩnh vực đường thủy nội địa, ông Lê Minh Đạo, Phó cục trưởng Cục Đường thủy nội địa VN cho biết, đã hoàn thành dự thảo quy định tạm thời về tổ chức giao thông, khôi phục vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường thủy để thực hiện ngay sau khi cảng, bến thủy ở hai đầu tuyến được địa phương cho phép hoạt động trở lại.

Đối với lĩnh vực vận tải hành khách đường sắt, ông Phan Quốc Anh, Phó tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt VN cho biết, ngành Đường sắt chưa có kế hoạch cụ thể chạy tàu lại trên các tuyến. Tàu chạy qua và đón, trả khách tại nhiều ga, nhưng nhiều địa phương vẫn quy định quá chặt chẽ về phòng dịch nên nếu có tổ chức chạy tàu lại sẽ rất ít khách đi, không hiệu quả.

"Ngành Đường sắt đã chuẩn bị sẵn sàng để tổ chức chạy lại tàu khách. Phương tiện, đầu máy, toa xe đã được chính bị. Nhân viên phục vụ trên tàu được tiêm vaccine đầy đủ. Biểu đồ chạy tàu cũng đã lập sẵn", ông Quốc Anh nói. **T. Bình - H. Lộc - T. Thúy**

trương thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc xây dựng một ứng dụng kiểm soát dịch duy nhất, với sự hoàn chỉnh, liên thông về dữ liệu (dữ liệu dân cư, dữ liệu xét nghiệm SARS-CoV-2, dữ liệu tiêm chủng vaccine, dữ liệu về tình trạng bệnh lý - F0 đã khỏi bệnh)... để đảm bảo kiểm soát được tính chính xác khi kê khai thông tin của người tham gia giao thông cũng như giúp cho kết quả chính xác, nhanh chóng khi giám sát tự động tại các chốt kiểm soát trên đường, điểm ra/vào cổng trình dân dụng, cảng, nhà ga, sân bay, bến xe.

Khi dữ liệu đã sẵn sàng và liên thông thì với phương tiện vận tải hành khách

chỉ nên cấp 1 mã QR Code duy nhất trong suốt thời gian áp dụng, chủ phương tiện chịu trách nhiệm cập nhật thông tin khi thay đổi lái xe và người đi trên xe, dữ liệu mỗi lần cập nhật sẽ được lưu lại để phục vụ công tác hậu kiểm, truy vết khi cần.

Như vậy, khi qua chốt hoặc cổng kiểm soát có thiết bị quét QR Code dán trên kính xe thì toàn bộ danh sách người trên xe và những thông tin cần kiểm tra sẽ hiển thị nhanh chóng, tránh được việc cá chức hành khách phải xuống xe để quét dữ liệu hay kiểm tra giấy tờ, giảm thiểu nguy cơ ùn tắc giao thông.

Trần Duy (Ghi)

Nhiều địa phương thận trọng nới lỏng vận tải khách



Chốt kiểm soát dịch tại khu vực Siêu thị Go (đường dẫn cầu Cần Thơ), cửa ngõ vào trung tâm TP Cần Thơ

Tình hình dịch vẫn còn diễn biến phức tạp, việc nới lỏng giãn cách giữa các khu vực nội tỉnh nói riêng, liên tỉnh nói chung triển khai chưa đồng bộ, do đó hiện một số địa phương vẫn còn rất thận trọng trong việc khôi phục lại hoạt động vận tải hành khách.

CHĂM ĐIỂM AN TOÀN TRƯỚC KHI CHO HOẠT ĐỘNG

Ông Phan Công Bằng, Phó giám đốc Sở GTVT TPHCM cho biết, đã xây dựng Bộ tiêu chí đánh giá hoạt động vận tải an toàn trong công tác phòng, chống dịch Covid-19 trên địa bàn TPHCM. Hiện bộ tiêu chí đã lấy ý kiến các sở ngành, đã trình UBND thành phố phê duyệt để ban hành và áp dụng trong thời gian tới.

Bộ tiêu chí được xây dựng cho các hoạt động vận tải hàng hóa, hành khách, bến xe, đào tạo sát hạch lái xe, công trình giao thông, cảng bến thủy nội địa, ga đường sắt và cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Theo bộ tiêu chí này, các cá nhân, đơn vị hoạt động vận tải sẽ được chấm điểm, nếu đủ mức an toàn mới được phép hoạt động.

Ông Bằng cũng cho biết, khi bộ tiêu chí được ban hành, sẽ triển khai xuống các doanh nghiệp để thực hiện. Tinh thần là các chủ doanh nghiệp tự chủ động thực hiện và chịu trách nhiệm về việc tuân thủ các quy định theo bộ tiêu chí này. Sở GTVT sẽ là cơ quan quản lý Nhà nước tổ chức hậu kiểm, xử lý nghiêm những trường hợp vi phạm.

Trong thời gian thực hiện giãn cách xã hội theo Chỉ thị 16, ngành vận tải tổ chức cấp "thẻ xanh" cho các doanh nghiệp vận tải bằng hình thức trực tuyến.

Ông Lâm Đại Vinh, Giám đốc Công ty TNHH Vận tải Lâm Vinh cho rằng, việc xây dựng bộ tiêu chí là điều cần thiết, song cơ quan quản lý cần phải có biện pháp giám sát.

Tại Bình Dương từ ngày 15/9 bắt đầu thực hiện nới lỏng giãn cách tại các địa bàn

"vùng xanh". Các phương tiện được lưu thông liên huyện, thị, thành phố, từ ngày 20/9 sẽ được lưu thông trong phạm vi toàn tỉnh. Đồng thời cũng quy định rõ những trường hợp không được ra đường như: Trẻ em, người mắc bệnh lý nền, người già và người chưa tiêm vaccine...

NHIỀU TỈNH MIỀN TÂY TIẾP TỤC DỪNG VẬN TẢI KHÁCH

Tại khu vực miền Tây, ông Nguyễn Quang Khải, Phó giám đốc Sở GTVT tỉnh Vĩnh Long cho biết, ngay sau khi Vĩnh Long có quyết định áp dụng Chỉ thị 15, Sở GTVT đã có hướng dẫn, khôi phục hoạt động một số loại hình vận tải hành khách bằng xe buýt, xe taxi, xe hợp đồng.

Tuy nhiên, các loại xe này chỉ được vận chuyển nội tỉnh và giới hạn số người được phép chở để đảm bảo công tác phòng, chống dịch. "Cố gắng phấn đấu đến cuối tháng 9 đưa tất cả hoạt động trở lại trạng thái bình thường", ông Khải nói.

Đối với các phương tiện vận tải ngoài tỉnh, lái xe và người đi theo xe bắt buộc phải có kết quả xét nghiệm âm tính với SARS-CoV-2 trong thời hạn 72 giờ và thực hiện việc lưu trú tập trung theo hướng dẫn của địa phương nơi đi, đến.

Riêng về hoạt động vận tải hành khách liên tỉnh, ông Khải cho biết, hiện vẫn chưa thể kích hoạt do các địa phương khác hiện vẫn đang tạm dừng hoạt động để tập trung cho công tác phòng, chống dịch.

Theo Sở GTVT TP Cần Thơ, loại hình vận tải hành khách đặc thù là phải có điểm đi và điểm đến, các điểm này đòi hỏi phải "sạch". Ví dụ như điểm đi là Chỉ thị 19 thì điểm đến cũng phải là Chỉ thị 19 thì mới có thể lưu thông được. Trong tình hình các địa phương đang áp dụng chỉ thị khác nhau, thì không thể lưu thông được. Hoạt động nội tỉnh cũng giống liên tỉnh. Do đó, chúng tôi hiện đang tập trung vào vận tải hàng hóa là chính, vận tải hành khách thì tiếp tục tạm dừng", đại diện Sở GTVT TP Cần Thơ cho hay.

Tại Đà Nẵng, các hoạt động vận tải khách liên tỉnh, hoạt động của xe buýt trợ giá nội thành vẫn đang "đóng băng" từ tháng 5/2021. Ông Lê Văn Trung, Giám đốc Sở GTVT TP Đà Nẵng cho biết, kế hoạch mở lại các hoạt động vận tải phải tùy vào tình hình dịch bệnh và chủ trương của lãnh đạo thành phố. Hiện chỉ có phương tiện chở hàng thiết yếu được cấp thẻ "luồng xanh" mới được vào và phải đáp ứng các yêu cầu nghiêm ngặt về phòng, chống dịch Covid-19.

Tại Phú Yên, mới đây, ông Nguyễn Tấn Chấn, Phó giám đốc Sở GTVT tỉnh Phú Yên ký văn bản tổ chức hoạt động vận tải hành khách đảm bảo công tác phòng, chống dịch Covid-19. Theo đó, các phương tiện vận tải hành khách công cộng như xe khách tuyến cố định, xe buýt, xe hợp đồng, taxi được phép tổ chức vận chuyển hành khách đi lại trong nội tỉnh (trừ phường 6, phường Phú Thạnh thuộc TP Tuy Hòa và xã An Chấn của huyện Tuy An đang thực hiện giãn cách xã hội theo Chỉ thị 16).

Tất cả các chuyến xe khi hoạt động chỉ được vận chuyển tối đa không quá 50% sức chứa, ngồi giãn cách, không quá 20 người trên phương tiện. Đối với hoạt động vận tải khách liên tỉnh bằng ô tô (bao gồm tuyến cố định, xe buýt, taxi, xe hợp đồng và du lịch) tiếp tục tạm dừng đến khi có thông báo mới. **V. Nhân - Q. Đạt**

Tương tự, tại Hậu Giang, ông Trịnh Thanh Hùng, Phó giám đốc Sở GTVT tỉnh cho biết, tình hình dịch trên địa bàn đang diễn biến phức tạp. Sở hiện vẫn chưa lên phương án khôi phục hoạt động vận tải mà chỉ tập trung lên phương án cho hoạt động vận tải hàng hóa.

Phan Tư - Lê An - Gia Minh

Báo cáo Thủ tướng những địa phương siết xe "luồng xanh" trái quy định

Sáng 19/9, Tổng cục Đường bộ VN cho hay, Phó tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ VN Nguyễn Xuân Cường vừa ký văn bản hỏa tốc gửi UBND các tỉnh, thành phố, Sở GTVT địa phương và các Cục QLDB I, II, III, IV (Tổng cục Đường bộ VN) về việc hỗ trợ vận tải hàng hóa, kiểm soát xe "luồng xanh" theo đúng chỉ đạo của Bộ GTVT và Nghị quyết 107/NQ-CP của Chính phủ vừa ban hành. Trong đó, yêu cầu các cơ quan, địa phương bãi bỏ, dừng thực hiện các quy định không phù hợp, làm cản trở giao thông, lưu thông hàng hóa.

Theo đó, Tổng cục Đường bộ VN đề nghị UBND các tỉnh, thành phố chỉ đạo các cơ quan, đơn vị liên quan tại các chốt kiểm soát dịch bệnh Covid-19 và các cơ quan, ban ngành tại địa phương tiếp tục thực hiện nghiêm các chỉ đạo của Chính phủ, Bộ GTVT về việc rà soát, bãi bỏ các văn bản chưa thống nhất với chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn tạm thời về tổ chức giao thông, kiểm soát dịch đối với hoạt động vận tải bằng xe ô tô trong thời gian phòng, chống dịch Covid-19.

Đồng thời, yêu cầu Sở GTVT tiếp tục khẩn trương rà soát, kiểm tra và tham mưu kịp thời cho UBND tỉnh/thành phố bãi bỏ các văn bản do địa phương ban hành chưa đồng bộ với quy định hiện hành của Chính phủ, Bộ GTVT.



Chốt kiểm soát phương tiện, phòng dịch Covid-19 trên địa bàn Đà Nẵng

Các Cục QLDB I, II, III, IV thường xuyên theo dõi, đôn đốc và làm việc với Sở GTVT các tỉnh, thành địa phương trên địa bàn Cục quản lý liên quan công tác kiểm soát, phòng dịch Covid-19 đối với vận tải hàng hóa, xe "luồng xanh" chưa đúng, chưa thống nhất với chỉ đạo của Bộ GTVT, Chính phủ; gây khó khăn cho vận tải hàng hóa. Đặc biệt các bất cập vướng mắc phát sinh ảnh hưởng đến lưu thông vận tải, ùn tắc giao thông.

Ông Cường cho hay, thời gian qua, để thuận lợi cho hoạt động vận tải, Bộ trưởng Bộ GTVT, Tổng cục Đường bộ VN có nhiều văn bản đôn đốc các địa phương, ngành GTVT triển khai thực hiện và báo cáo về Tổng cục. Đến nay, vẫn còn một số địa phương áp dụng "quy định riêng" như hiệu lực giấy xét nghiệm Covid-19 (ít hơn 72 tiếng), hoặc test tất cả các tài xế ra vào thành phố dù có xét nghiệm âm tính còn hiệu lực...

Theo ông Cường, Tổng cục yêu cầu các đơn vị, địa phương rà soát, báo cáo kết quả thực hiện về việc kiểm soát xe "luồng xanh". Những tỉnh, thành chậm bãi bỏ quy định không phù hợp, nhất quán về kiểm soát vận tải hàng hóa, xe "luồng xanh", Tổng cục báo cáo lên Bộ GTVT để trình Chính phủ xem xét, chỉ đạo xử lý theo Nghị quyết 107.

X. Huy

Cảng biển ngóng mở bến, thông luồng để đón tàu lớn

Do ảnh hưởng của dịch Covid-19, một số dự án nạo vét, thông luồng hàng hải chậm triển khai ảnh hưởng đến kế hoạch khai thác, nhất là đón các tàu có trọng tải lớn của doanh nghiệp (DN)...

DOANH NGHIỆP NGÓNG LUỒNG

Đại diện cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) cho biết, hiện tàu container vào Cái Mép - Thị Vải thường có trọng tải từ 110.000 - 190.000 DWT. Riêng đội tàu tuyến dịch vụ đi bờ Tây nước Mỹ mở đến cảng CMIT hàng tuần. Tàu có tải trọng nhỏ nhất đã đạt đến 160.000 DWT, lớn nhất là "siêu tàu" Margrethe Maersk trọng tải hơn 214.000 DWT (hơn 20.000 Teus).

Việc phát triển nhanh chóng về cỡ tàu khai thác là thách thức lớn khi tuyến luồng Vũng Tàu - Thị Vải kết nối đến CMIT dù đảm bảo độ sâu chuẩn tắc (-14m) quanh năm, việc đón tàu lớn vẫn gặp khó. Những con tàu sức chở lớn (8.000 Teus) trở lên vẫn phải chờ thủy triều mới mới có thể ra, vào thuận lợi.

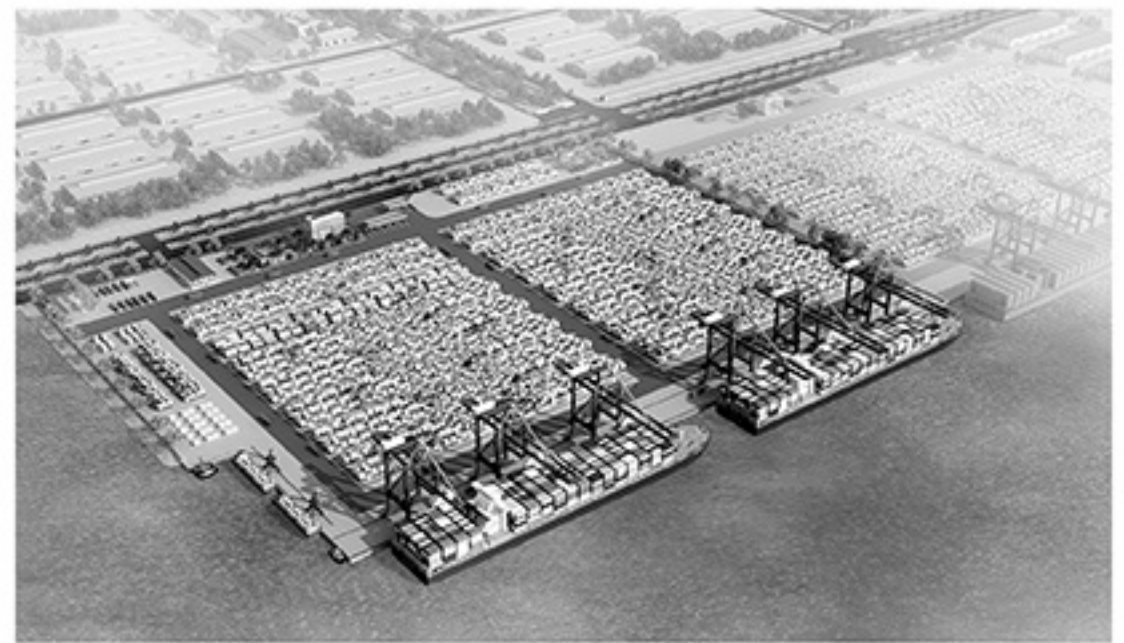
Doanh nghiệp kỳ vọng sớm duy tu, nâng chuẩn tắc từ -14m lên -15,5m để các tàu trọng tải lớn có thể hành hải 24/7, giúp các bến cảng container tại cảng Cái Mép tăng sức cạnh tranh.

Tại khu vực ĐBSCL, ông Lâm Tiến Dũng, Chủ tịch HĐQT Công ty CP Cảng Cần Thơ cho biết, từ ĐBSCL đến các thị trường nhập khẩu gạo của Việt Nam như Philippines, Indonesia là gần nhất. Tuy nhiên, hệ thống cảng khu vực chưa tận dụng được thế mạnh này. Năm 2020, dù tổng sản lượng xuất khẩu gạo của khu vực ĐBSCL đạt hơn 6 triệu tấn, song tỷ trọng hàng hóa xuất khẩu từ các cảng biển nội vùng chỉ ước khoảng 10 - 20%.

"Do không nắm bắt được nguồn hàng tại chỗ, cụm cảng Cần Thơ chưa phát huy được hiệu quả đầu tư. Trong đó, bến cảng Cái Cui dù có công suất thiết kế khoảng 4,5 triệu tấn/năm nhưng những năm gần đây chỉ khai thác mức cao nhất khoảng 60 - 70% công suất", ông Dũng than.

Theo ông Dũng, nguyên nhân là do luồng cho tàu tải trọng lớn vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bố kết nối cảng có một số điểm cạn, chỉ đáp ứng những tàu có tải trọng 5.000 tấn đây đây tải hoạt động thuận lợi. Các tàu lớn hơn phải lợi dụng thủy triều (món nước lên 7,2 - 7,5m) nhưng tải trọng tàu hành hải cũng chưa được 20.000 DWT.

Ông Lê Văn Lăng, Giám đốc Công ty Vận tải biển Gia Long, một DN thường xuyên có tàu



Các đơn vị vẫn đang tích cực hoàn thiện thủ tục để sớm khởi công các dự án hàng hải trọng điểm trong bối cảnh dịch bệnh (Trong ảnh: Phối cảnh dự án hai bến số 3, 4 cảng Lạch Huyện)

chạy ở Cần Thơ cho biết, trước đây, khi giải 1 luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bố được hoàn thành, tàu trọng tải 10.000 DWT có thể lưu thông bình thường. Tuy nhiên, thời gian gần đây, có những con tàu chỉ 4.300 tấn của công ty cũng khó hành hải do vướng một số điểm cạn.

Dự án đầu tư xây dựng hai bến cảng số 3, 4 Cảng của ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) cũng đang ngóng chờ để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hàng hóa qua khu vực. Dự kiến, dự án này sẽ được khởi công vào năm 2021, bắt đầu khai thác bến số 3 từ năm 2023 và hoàn thành cả hai bến vào năm 2025. Thế nhưng, việc thi công vẫn chưa được Công ty CP Cảng Hải Phòng (chủ đầu tư) chính thức triển khai.

Ông Nguyễn Anh Vũ, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng cho biết, việc thực hiện để án di dời Cảng Hải Phòng và triển khai xây dựng một số cầu đường bộ vượt sông Cấm sẽ khiến hàng hóa dịch chuyển ra khu vực Đình Vũ và Lạch Huyện. Trong khi đó, tại khu vực Đình Vũ, nhiều bến cảng đã có sản lượng vượt công suất thiết kế.

TĂNG CƯỜNG LÀM THỦ TỤC ONLINE ĐỂ KHỞI CÔNG SỚM CÁC DỰ ÁN

Trao đổi với Báo Giao thông, ông Nguyễn Tường Anh, TGD Công ty CP Cảng Hải Phòng cho biết, hiện thủ tục chuẩn bị đầu tư xây dựng dự án hai bến số 3, 4 Cảng Lạch Huyện đã được hoàn tất. Tuy nhiên, trước diễn biến phức tạp của dịch Covid-19, việc triển khai các thủ tục gặp rất nhiều khó khăn.

"Đơn cử, đối với việc xin giao khu vực biển, bên cạnh các thủ tục thực hiện tại Bộ Tài nguyên - Môi trường, đơn vị cần xin ý kiến của một số Bộ như Công an, Quốc phòng, Ngoại giao. Song, hiện nay TP Hà Nội đang thực hiện các biện

pháp phòng, chống dịch Covid-19 theo Chỉ thị 16 của Thủ tướng Chính phủ nên các bộ phận chủ yếu làm việc online, chưa thể tổng hợp đầy đủ các ý kiến tham gia", ông Tường Anh thông tin.

Theo lãnh đạo Công ty CP Cảng Hải Phòng, để hạn chế ảnh hưởng của dịch bệnh, đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án, đơn vị đã tăng cường làm việc, trao đổi online. Đồng thời, xây dựng kế hoạch triển khai các hạng mục chính của dự án theo hình thức hợp đồng thiết kế - thi công (hợp đồng EC), rút ngắn thời gian chuẩn bị.

"Để dự án có thể khởi công cuối năm 2021, Công ty CP Cảng Hải Phòng đề nghị UBND TP Hải Phòng và Bộ Tài nguyên - Môi trường đẩy nhanh tiến độ giao đất, giao khu vực biển để tiến hành rà phá bom mìn trước khi chính thức khởi công xây dựng", ông Tường Anh thông tin.

Liên quan đến dự án luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu, theo đại diện Ban QLDA Hàng hải, giai đoạn 1 dự án được đưa vào sử dụng tháng 4/2017 đã bước đầu phát huy hiệu quả, hình thành nhiều tuyến hàng hải trực tiếp từ các cảng thượng nguồn sông Hậu vận tải nông sản, thủy sản, phân bón, than... đi và đến khu vực ĐBSCL.

"Chúng tôi đang triển khai các thủ tục thẩm định, lựa chọn tư vấn thiết kế. Dự kiến, khoảng 2 tháng nữa, giai đoạn 2 dự án sẽ được tổ chức đấu thầu các gói thầu xây lắp và khởi công vào quý IV/2021 với tổng mức đầu tư các hạng mục khoảng hơn 2.200 tỷ đồng", vị này cho hay.

Đối với việc nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải từ phao số 0 vào khu bến cảng container Cái Mép, lãnh đạo Ban QLDA Hàng hải cho biết, cuối tháng 8/2021, dự án đã được Bộ GTVT phê duyệt chủ trương đầu tư. Hiện, Ban QLDA đang thực hiện thủ tục

Hơn 1.400 tỷ đồng nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải

Theo nội dung phê duyệt, dự án nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải từ phao số 0 vào khu bến cảng container Cái Mép sẽ tiến hành đầu tư nâng cấp đoạn luồng từ phao số 0 đến thượng lưu bến cảng CMIT với bề rộng đáy luồng 350m, cao độ đáy -15,5m và vũng quay tàu, phục vụ tàu 160.000 DWT đủ tải (cho phép tránh nhau với tàu đến 50.000 DWT), tàu 120.000 DWT khai thác hai chiều và tàu 200.000 DWT giảm tải hoặc lớn hơn khai thác một chiều.

Đoạn luồng từ thượng lưu CMIT đến thượng lưu bến cảng Tân Cảng Cái Mép (TCIT, TCTT) được đầu tư nâng cấp với bề rộng đáy luồng 310m, cao độ đáy luồng -14m và vũng quay tàu, phục vụ cho tàu 120.000 DWT đủ tải (cho phép tránh nhau với tàu đến 60.000 DWT), tàu 100.000 DWT khai thác hai chiều và tàu 160.000 DWT giảm tải hoặc lớn hơn khai thác một chiều.

Đoạn luồng từ thượng lưu bến cảng Tân Cảng Cái Mép đến cảng Phước An sẽ được đầu tư nâng cấp cho tàu đến 60.000 DWT đầy tải khai thác một chiều.

Tổng kinh phí thực hiện dự án ước hơn 1.400 tỷ đồng sử dụng từ nguồn vốn ngân sách Nhà nước trong kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025.

chuẩn bị đầu tư để lấy cơ sở triển khai các bước tiếp theo như: Lập báo cáo nghiên cứu khả thi, trình phê duyệt dự án, phân đấu khởi công dự án trong năm 2022.

Nam Khánh

BẾN TRE:

Hôm nay, trạm BOT cầu Rạch Miễu thu phí trở lại

Ông Hà Ngọc Nam, Phó giám đốc Công ty TNHH BOT cầu Rạch Miễu cho biết, UBND tỉnh Bến Tre đã chấp thuận đề nghị của công ty, kể từ 0h ngày 20/9, trạm thu phí BOT cầu Rạch Miễu hoạt động trở lại.

Theo đó, chỉ thu phí tại trạm chính nằm trên QL60 thuộc địa bàn xã An Khánh, huyện Châu Thành, tỉnh Bến Tre. Các trạm thu phí phụ ở xã Thới Sơn (TP Mỹ Tho, tỉnh Tiền Giang) và tại xã An Khánh (huyện Châu Thành, tỉnh Bến Tre) vẫn tiếp tục dừng thu phí.

Để đảm bảo an toàn phòng, chống dịch bệnh, 100% cán bộ, nhân viên của công ty đã được tiêm phòng 2 mũi vaccine và đã qua 14 ngày. Công ty bố trí 2/3 cán bộ, nhân viên làm việc theo phương án "3 tại chỗ" kết hợp "một cung đường, hai điểm đến" và làm việc 12 giờ/ca thay vì trước đây chỉ có 8 giờ/ca.

Khu vực trạm thu phí thường xuyên khử khuẩn, nhân viên thu phí thực hiện nghiêm các quy định về phòng dịch Covid-19.

Trước đó, từ ngày 20/7, trạm tạm dừng hoạt động thu phí để phòng, chống dịch bệnh Covid-19 diễn biến phức tạp tại tỉnh Bến Tre. Đến nay, Bến Tre cơ bản đã khống chế được dịch bệnh Covid-19 và chuyển trạng thái giãn cách xã hội theo Chỉ thị 16 xuống Chỉ thị 15 của Thủ tướng Chính phủ.

H. Đường

HÀ NỘI:

Hơn 8,5 tỷ đồng tổ chức lại nút giao Tố Hữu - Trung Văn



Nút giao Tố Hữu - Trung Văn

UBND TP Hà Nội vừa có quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư dự án: Điều chỉnh tổ chức giao thông khu vực nút giao Trung Văn - Tố Hữu và Tố Hữu - Vũ Trọng Khánh.

Cụ thể, Hà Nội quyết định chi 8,5 tỷ đồng từ chi phí thường xuyên của ngân sách thành phố để điều chỉnh, tổ chức giao thông khu vực nút giao Tố Hữu - Trung Văn đến nút giao Tố Hữu - Vũ Trọng Khánh, tổng chiều dài tuyến khoảng 960m được thực hiện ngay trong năm 2021 - 2022. Sở GTVT Hà Nội được giao làm chủ đầu tư.

Các hạng mục chính tổ chức lại gồm: Điều chỉnh điểm quay đầu xe; điều chỉnh kích thước vỉa hè, mở rộng mặt đường xe chạy; hoàn thiện kết cấu mặt đường; bổ sung, hoàn trả các công trình ngầm, nổi phù hợp với hiện trạng; hoàn thiện tổ chức giao thông sau khi mở rộng mặt đường theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ.

Việc tổ chức giao thông, điều chỉnh kích thước vỉa hè mở rộng mặt đường nhằm tăng diện tích mặt đường xe chạy, giảm ùn tắc giao thông, góp phần đáp ứng được nhu cầu đi lại và sinh hoạt người dân, cải thiện môi trường.

Được biết, từ ngày 9/9 - 18/11, đơn vị thi công cũng rào chắn cố định bằng hàng rào tôn một chiều đường Trần Đăng Ninh (quận Cầu Giấy, Hà Nội) để xén vỉa hè, mở rộng lòng đường.

Trong dịp nghỉ lễ 2/9, Hà Nội cũng hoàn thiện xén dải phân cách trên các tuyến đường Tôn Thất Thuyết, Liễu Giai, Văn Cao.

L. Tuoi

BẠC LIÊU:

Cảnh sát Đường thủy vừa chống dịch, vừa đảm bảo ATGT



Lực lượng Cảnh sát Đường thủy, Công an tỉnh Bạc Liêu kiểm tra một phương tiện thủy có dấu hiệu vi phạm trên thủy phận phụ trách

Theo báo cáo của Phòng Cảnh sát Đường thủy (Công an tỉnh Bạc Liêu), tính riêng 1 tháng qua (từ ngày 13/8 - 12/9) đã có 1.106 lượt cán bộ, chiến sĩ tham gia 11 chốt chặn, kiểm soát vừa phòng, chống dịch bệnh Covid-19, vừa đảm bảo ANTT, ATGT đường thủy nội địa trên địa bàn.

Kết quả, đã kiểm tra trên 13.000 phương tiện, đo thân nhiệt và khai báo y tế cho 35.100 lượt người tham gia giao thông trên đường thủy. Lực lượng làm nhiệm vụ đã phát hiện 4 trường hợp vi phạm quy định về phòng, chống dịch Covid-19.

Cảnh sát Đường thủy Bạc Liêu đã ra 29 quyết định xử phạt vi phạm hành chính đối với 29 trường hợp chở hàng hóa quá vạch dấu mốc nước an toàn, phạt tiền hơn 7,6 triệu đồng.

Cũng trong 1 tháng qua, trên địa bàn xảy ra một vụ phương tiện thủy va chạm vào hành lang bảo vệ bờ kè kênh xáng Bạc Liêu - Cà Mau, làm hỏng một trụ đèn thấp sáng.

Trung tá Phan Văn Thanh, phụ trách chốt kiểm soát đường thủy số 1 trên tuyến kênh xáng Bạc Liêu - Cà Mau chia sẻ, hầu hết người dân lưu thông qua lại đều chấp hành tốt hiệu lệnh và yêu cầu phòng, chống dịch, không có trường hợp nào chống đối. Quá trình kiểm tra, cán bộ chiến sĩ kết hợp tuyên truyền, phổ biến kiến thức phòng, chống dịch, tuân thủ các điều kiện để việc lưu thông an toàn.

Trao đổi với PV Báo Giao thông, Thượng tá Lê Thành Biển, Phó trưởng Phòng Cảnh sát Đường thủy, Công an tỉnh Bạc Liêu cho

biết, trong đợt dịch thứ tư này, lực lượng cán bộ, chiến sĩ của đơn vị đã phối hợp tốt với các lực lượng chức năng của địa phương (công an huyện, xã, lực lượng y tế, dân phòng...) tại các chốt chống dịch, vừa kết hợp tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trên các tuyến kênh, sông.

Điển hình, đầu tháng 9/2021, lực lượng Cảnh sát Đường thủy phối hợp với Đội CSĐT Tội phạm về hình sự, kinh tế, ma túy (Công an TX Giá Rai, Bạc Liêu) dùng ca nô truy bắt đối tượng Nguyễn Hoàng Dương (SN 1996, ngụ khóm 2, phường 1, thị xã Giá Rai) vì có hành vi "Trộm cắp tài sản".

Theo Thượng tá Biển, mặc dù tình hình TTATGT trên địa bàn những tháng đầu năm cơ bản ổn định, không xảy ra TNGT nghiêm trọng, người dân chấp hành tốt quy định về ATGT đường thủy nội địa, các quy định phòng, chống dịch nhưng không vì thế mà cán bộ chiến sĩ lơ là, chủ quan. Đặc biệt tới đây, khi nói các biện pháp giãn cách, hoạt động đi lại, giao thương tập tập hơn cần chủ động các giải pháp vừa chống dịch, vừa đảm bảo ATGT đường thủy.

"Thời gian tới, chúng tôi tiếp tục quán triệt đến toàn thể cán bộ, chiến sĩ tuyệt đối chấp hành nghiêm các biện pháp phòng, chống dịch bệnh Covid-19; tập trung triển khai đồng bộ các biện pháp nghiệp vụ để bảo đảm ANTT, ATGT, hướng dẫn người dân kỹ năng tham gia giao thông an toàn trên đường thủy nội địa", Thượng tá Biển nói.

Gia Minh

TIN VĂN:

■ Nghệ An: Công an "đột kích" điểm tận thu khoáng sản. Sáng 19/9, nhiều cán bộ chiến sĩ Phòng Cảnh sát môi trường Công an tỉnh Nghệ An ập vào điểm khai thác đất ở Bàu Côm (tên hồ chứa nước), xã Nghi Kiều, huyện Nghi Lộc. Tại hiện trường, nhiều máy xúc đang mức đất từ lòng hồ đưa lên các xe ô tô tải để đưa đi bán. Lực lượng chức năng đã yêu cầu tất cả dừng hoạt động để phục vụ công tác kiểm tra, xử lý vi phạm liên quan đến thời gian cấp phép khai thác khoáng sản tận thu. V.T

■ Thừa Thiên - Huế: Phòng chống tội phạm trên tuyến giao thông trong bối cảnh dịch bệnh. Theo kế hoạch mới ban hành, lực lượng CSGT Thừa Thiên - Huế sẽ tập trung đấu tranh, xử lý các đối tượng lợi dụng tình hình dịch bệnh, việc cấp giấy nhận diện có mã QR Code cho các phương tiện chở hàng hóa thiết yếu để vi phạm: Vận chuyển hàng cấm, hàng lậu, gian lận thương mại; chở người từ vùng dịch đến các địa phương khác không đúng quy định; chở người nhập cảnh trái phép... D.L

■ Thanh Hóa: Tai nạn giao thông giảm cả 3 tiêu chí. Theo Phòng CSGT Thanh Hóa, 9 tháng năm 2021 trên địa bàn tỉnh đã xảy ra 230 vụ TNGT, làm chết 85 người, bị thương 184 người. So với cùng kỳ năm 2020, giảm 51 vụ (230/281 vụ); giảm 2 người chết (85/87 người), giảm 61 người bị thương (184/245 người). Thời gian này, lực lượng CSGT-TT toàn tỉnh kiểm tra, xử lý 52.516 trường hợp vi phạm, phạt tiền hơn 97 tỷ đồng, tạm giữ 8.155 phương tiện, tước GPLX và kiểm định 4.156 trường hợp.

P.V

QUẢNG NAM:

Thi đua đảm bảo ATGT trong trường học giai đoạn 2021 - 2025

Sở GD&ĐT Quảng Nam vừa phát động phong trào thi đua đảm bảo TTATGT trong trường học giai đoạn 2021 - 2025.

Theo đó, tất cả trường học đều ký cam kết gương mẫu chấp hành các quy định về ATGT; nghiêm túc thực hiện quy định đội mũ bảo hiểm khi ngồi trên mô tô, xe gắn máy, xe đạp điện; không điều khiển phương tiện khi đã uống rượu bia; thực hiện nghiêm mặc áo phao khi tham gia giao thông đường thủy.

Tất cả cơ sở giáo dục, giáo dục thường xuyên tổ chức cho cha mẹ học sinh ký cam kết với nhà trường không giao xe máy cho học sinh chưa đủ tuổi, chưa có giấy phép lái xe và đội mũ bảo hiểm cho học sinh khi ngồi trên mô tô, xe gắn máy, xe đạp điện.

Các cơ sở giáo dục phối hợp với địa phương thực hiện mô hình "Trường học ATGT". Nhà trường đưa việc chấp hành pháp luật về TTATGT là một tiêu chí đánh giá hạnh kiểm, đạo đức của học sinh; đưa giáo dục ATGT trong trường học thành một trong những tiêu chí đánh giá thi đua hàng năm.

D.T

CẦN THƠ:

Lắp đặt đèn tín hiệu giao thông tại các nút giao nguy hiểm

Theo ghi nhận của PV Báo Giao thông, một số nút giao tại các trục chính, tình hình giao thông phức tạp trên địa bàn huyện Phong Điền được lắp đặt đèn tín hiệu giao thông, bước đầu mang lại hiệu quả.

Người dân sống ngay góc ngã tư Phan Văn Trị - đường số 2 (thị trấn Phong Điền, huyện Phong Điền) cho biết, từ khi hệ thống đèn tín hiệu giao thông được lắp đặt tại vị trí này, trừ khi có những người chạy ẩu mới xảy ra va quệt, còn không rất ít xảy ra tai nạn. "Hồi chưa có hệ thống đèn này, có ngày 2 - 3 vụ va chạm. Mong là tất cả những ngã tư trong khu đô thị huyện Phong Điền đều được lắp đặt đèn tín hiệu", anh Thái Văn Hiếu, chủ siêu thị Hiếu Linh chia sẻ.

Theo Phòng Kinh tế Hạ tầng huyện Phong Điền, thời gian qua, Phòng cũng đã cho lắp đặt đèn cảnh báo tại nút giao QL61C - Lung Cột Cầu



Đèn tín hiệu giao thông được lắp đặt trên đường Phan Văn Trị, huyện Phong Điền

với kinh phí 350 triệu đồng. Thời gian tới, đơn vị dự kiến thay một số biển báo hư hỏng, xuống cấp, lắp đặt hoàn thiện hệ thống biển báo theo Quy chuẩn Việt Nam 41:2019/BGTVT (khoảng 100 biển) tại các tuyến đường ở các xã, thị trấn. Đồng thời để xuất đầu tư lắp đặt đèn cảnh báo, sơn gờ giảm tốc tại một số điểm tiềm ẩn TNGT trên tuyến Nguyễn Văn Cừ nối dài, đường Trường Tiến - Bông Vàng.

Q. Lợi

Xe buýt Hà Nội sẵn sàng hoạt động từ 21/9

Hà Nội dự kiến toàn mạng xe buýt sẽ hoạt động trở lại từ ngày 21/9 với 50% công suất sau khoảng 2 tháng tạm dừng.

BẾN XE, DOANH NGHIỆP VẬN TẢI ĐỀU SẴN SÀNG

Ông Nguyễn Anh Toàn, Giám đốc Công ty CP Bến xe Hà Nội (đơn vị quản lý 3 bến xe: Mỹ Đình, Giáp Bát, Gia Lâm) cho biết, vẫn chưa nhận được thông báo chính thức của thành phố cho phép các bến xe mở cửa trở lại.

"Dù vậy, dịch Covid-19 đang được kiểm soát tốt, chúng tôi tin rằng Hà Nội đang chuẩn bị phương án để các hoạt động vận tải sớm trở lại", ông Toàn nói và cho biết, tinh thần của các bến xe là sẵn sàng mở cửa để phục vụ doanh nghiệp và hành khách sau thời gian dài đóng cửa phòng dịch.

Trao đổi với Báo Giao thông, lãnh đạo các bến xe Mỹ Đình, Giáp Bát, Nước Ngầm đều cho biết, đều đã chuẩn bị sẵn sàng bến bãi, phương tiện để hoạt động trở lại.

Ở góc độ doanh nghiệp xe buýt, lãnh đạo Tổng công ty Vận tải Hà Nội (Transerco) nhìn nhận, trong thời gian tạm dừng hoạt động vẫn yêu cầu các đơn vị thường xuyên chăm sóc phương tiện để duy trì chất lượng, an toàn.

"Chúng tôi yêu cầu các đơn vị hoạt động xe buýt phân công 2 - 3 thợ, kỹ thuật theo trục tại xưởng bảo dưỡng để thực hiện công tác vệ sinh, chỉnh trang những xe buýt năm bãi xe. Định kỳ kiểm tra các trang thiết bị trên xe và PCCC, đồng thời cho nổ máy kỹ thuật luân phiên hàng ngày để đảm bảo phương tiện luôn duy trì, sẵn sàng hoạt động tốt", vị này nói và thông tin, với người lao động, đến thời điểm này, về cơ bản đã thực hiện tiêm phòng vaccine mũi 1, nhất là đội ngũ gần 7.000 lái xe và nhân viên phục vụ.

Cũng theo vị lãnh đạo này, khi xe buýt hoạt động trở lại, Transerco đã ban hành quy định chung về công tác phòng, chống dịch Covid-19 để triển khai đồng bộ các giải pháp.

"Sau mỗi ca làm việc, tất cả các phương tiện tại những đơn vị buýt thuộc Transerco đều được vệ sinh lau rửa sạch sẽ theo đúng quy trình, loại bỏ hết bùn đất, sau đó phun thuốc khử khuẩn toàn bộ theo hướng dẫn của cơ quan y tế. Những vị trí có nhiều người tiếp xúc như: Tay nắm, ghế ngồi, các điểm bám lên xuống... đều được phun hóa chất khử khuẩn để bảo đảm an toàn phòng dịch. Trước giờ xuất bến, các xe còn được kiểm tra hộp đựng khẩu trang và nước sát khuẩn, bổ sung nếu thiếu", lãnh đạo Transerco khẳng định.

Ông Đào Việt Dũng, Phó giám đốc Công ty CP Xe điện Hà Nội cho biết, đã chuẩn bị đầy đủ về các điều kiện nhân lực, vật lực. Tất cả lái xe đều được tiêm mũi 1 và 30% tiêm mũi 2. Nhân viên được phổ biến nghiệp vụ theo hướng dẫn của Sở GTVT như thông tin hành khách, check mã QR, kiểm tra thẻ xanh, thẻ vàng của hành khách, các kỹ năng xử lý khi hành khách có triệu chứng mắc Covid-19.

"Mọi yêu cầu về phòng chống dịch, sắp xe để vận hành, chúng tôi đều đã sẵn sàng để hoạt động trở lại", ông Dũng cho hay.

HÀNH KHÁCH PHẢI ĐÁP ỨNG ĐIỀU KIỆN GÌ?

Trung tâm quản lý giao thông công cộng vừa gửi Sở GTVT Hà Nội phương án về tiêu chí an toàn phòng, chống dịch Covid-19 trong hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

Đáng chú ý, các tiêu chí về "thẻ xanh/thẻ vàng Covid" sẽ được áp dụng đối với hành khách. Cụ thể, người dân tiêm



Khi xe buýt hoạt động trở lại, hành khách, lái xe, nhân viên phục vụ và cả phương tiện phải đảm bảo các tiêu chí an toàn phòng, chống dịch (Ảnh minh họa)

mũi vaccine thứ 2 được 14 ngày và không quá 12 tháng; đã tiêm 1 mũi vaccine đối với các loại vaccine chỉ cần tiêm 1 mũi; người nhiễm SARS-CoV-2 khỏi bệnh, đã hoàn thành thời gian cách ly trong vòng 21 ngày tính từ khi khỏi bệnh là những đối tượng được áp dụng tiêu chí "thẻ xanh".

"Thẻ vàng Covid" được cấp từ hệ thống cơ sở dữ liệu điện tử cho các cá nhân đáp ứng tiêm 1 mũi đối với vaccine có yêu cầu 2 mũi được 14 ngày. Đối với những cá nhân không có thông tin dữ liệu điện tử do những lý do khách quan, có thể chứng minh bằng các giấy tờ có liên quan.

Về mặt tiêu chí chung, lái xe, nhân viên phục vụ, phương tiện cũng như hành khách phải được đánh giá an toàn trong phòng, chống dịch Covid-19. Vấn đề, bãi đỗ, nhân sự vận hành thực

Theo lãnh đạo Transerco, trong thời gian nghỉ giãn cách vừa qua, xe buýt của Transerco vẫn tích cực tham gia công tác phòng, chống dịch cùng các lực lượng Y tế, Bộ tư lệnh Thủ đô... với vai trò vận chuyển công dân F1 tại các vùng dịch đến khu vực cách ly tập trung của thành phố và công dân hết cách ly về địa phương. Hai tháng qua, Transerco điều động 542 chuyến xe, vận chuyển hơn 8.400 công dân.

hiện đánh giá trước, trong và khi kết thúc giờ làm việc.

Ông Nguyễn Hoàng Hải, Giám đốc Trung tâm Quản lý giao thông công cộng cho biết, phương án được triển khai sẽ áp dụng theo 3 giai đoạn. Đầu tiên là 15 ngày sau thời điểm giãn cách xã hội trên toàn thành phố, kể

từ 6h ngày 21/9 đến hết ngày 5/10; tiếp theo là giai đoạn từ ngày 6/10; Cuối cùng giai đoạn bình thường mới.

Giai đoạn 1, tần suất hoạt động của xe buýt không quá 50% công suất. Xe chỉ được vận chuyển không quá 50% số chỗ (ngồi, đứng) và không quá 20 người tại cùng một thời điểm trên xe (kể cả lái xe và nhân viên phục vụ).

Giai đoạn sau thời điểm giãn cách 15 ngày (kể từ ngày 6/10), lái xe, nhân viên phục vụ trên xe và tại nhà chờ xe buýt nhanh và hành khách phải có "thẻ xanh Covid" hoặc "thẻ vàng Covid" và có kết quả xét nghiệm SARS-CoV-2 bằng test nhanh kháng nguyên hoặc phương pháp RT-PCR âm tính trong vòng 72 giờ.

Cũng theo lãnh đạo Trung tâm Quản lý giao thông công cộng, đối với giai đoạn từ ngày 6/10, tần suất hoạt động của xe buýt không quá 80% công suất. Xe chỉ được đáp ứng không quá 50% số chỗ (ngồi, đứng) và không quá 20 người tại cùng một thời điểm trên xe (kể cả lái xe và nhân viên phục vụ).

Trong giai đoạn bình thường mới, lái xe, nhân viên phục vụ xe buýt và hành khách phải có "thẻ xanh Covid". Xe buýt được hoạt động 100% công suất và không yêu cầu giãn cách hành khách.

Lãnh đạo Sở GTVT Hà Nội cho biết thêm, công tác vận hành các phương tiện vận tải hành khách công cộng vẫn phải thực hiện thận trọng từng bước, tuân thủ nghiêm ngặt quy định về phòng, chống dịch bệnh sau giãn cách xã hội.

"Trước mắt, thành phố vẫn thực hiện các giải pháp phòng dịch tích cực. Trong đó, tiếp tục khuyến cáo người dân chưa nên sử dụng phương tiện công cộng nếu chưa thực sự cần thiết", vị này cho biết. **Thanh Bình - Lê Tươi**

ĐÈN XANH - ĐÈN ĐỎ

Hiệu quả bất ngờ của trí tuệ nhân tạo

Trên mạng xã hội gần đây, nhiều người tỏ ra hào hứng với công nghệ trí tuệ nhân tạo (AI) tích hợp camera giám sát việc phòng chống Covid-19; trong đó có việc giám sát giữ khoảng cách giữa người với người, đeo khẩu trang trên phương tiện vận tải, công cộng.

Theo hình ảnh chia sẻ, trên chiếc xe buýt đi Thạch Thất (Hà Nội), đang đến vị trí bùng binh xã Thạch Hòa có 7 người trên xe, trong đó có 1 hành khách không đeo khẩu trang hiện lên màn hình camera. Lập tức phụ xe đến nhắc



Hình ảnh giám sát hành khách trong việc phòng, chống Covid-19

nhỏ, yêu cầu hành khách này chấp hành đúng quy định.

"Đây là công cụ rất cần thiết để đảm bảo thực hiện 5K, nên phổ cập càng sớm, càng tốt", "AI căn tích hợp với ngân hàng tự động trừ tiền tài khoản khi bị phạt thì tốt", "Công nghệ này độ chính xác lên đến 99,8% đã được áp dụng ở nhiều nước"... là những ý kiến bày tỏ của các chủ tài khoản.

Sở GTVT Hà Nội cho biết, hiện công nghệ này đang được áp dụng thí điểm trên một số tuyến xe buýt. Theo đó, ứng dụng sẽ cảnh báo từ xa nếu phát

hiện, cảnh báo những trường hợp hành khách/nhân viên của nhà xe không đeo khẩu trang hoặc đeo khẩu trang không đúng cách.

Đồng thời, người dân cũng yên tâm hơn khi đi chuyển bằng xe khách, xe buýt, nâng cao ý thức tuân thủ 5K, giảm thiểu lây lan dịch bệnh trong môi trường đông người, khép kín và khó truy vết khi phát hiện ca mắc Covid-19.

Ông Đào Thanh Anh, Chủ tịch Công ty TNHH Phát triển công nghệ Điện tử Bình Anh cho biết, sẽ cung cấp và cài đặt miễn phí

tính năng "cảnh báo không đeo khẩu trang" cho các phương tiện lắp camera giám sát trên xe vận tải hành khách.

Cũng theo ông Đào Thanh Anh, hệ thống phân tích được kết nối với camera trên xe để lấy dữ liệu hình ảnh. AI sẽ tự động phân tích và gửi thông báo về đơn vị vận tải mỗi khi phát hiện có người không đeo khẩu trang hoặc đeo khẩu trang không đúng cách. Hệ thống còn đánh dấu ô xanh những khuôn mặt đeo khẩu trang và ô đỏ những khuôn mặt không đeo khẩu trang. **Hà Linh**

Sau giãn cách, giá nhà đất sẽ tăng hay giảm?



Khu đô thị Kim Chung - Di Trạch đứng thi công thực hiện giãn cách xã hội

Theo nhận định của các chuyên gia, sau thời gian giãn cách kéo dài, bất động sản nhà ở sẽ là phân khúc phục hồi nhanh nhất, tuy nhiên sản phẩm này đang bị thiếu hụt nguồn cung.

BÁN NHÀ ONLINE KHÔNG HIỆU QUẢ

Những ngày giữa tháng 9, nhiều địa phương, trong đó 2 thành phố lớn là Hà Nội và TP.HCM thực hiện giãn cách xã hội, các dự án xây dựng không phải thiết yếu đều dừng hoạt động. Song theo ghi nhận của PV Báo Giao thông, nhiều dự án vẫn rầm rộ quảng cáo, bán hàng online với những chính sách ưu đãi hấp dẫn như: "miễn lãi 2 năm"; "chỉ 300 triệu nhận nhà"; "mua nhà miễn lãi suất"...

Mặc dù vậy, anh Hoàng Văn Ngọc, một nhân viên môi giới khu vực Phú Lãm, Hà Đông, Hà Nội cho biết, suốt 3 tháng nay chưa chốt được đơn nào.

Theo kết quả thống kê của một số đơn vị quản lý các diễn đàn mua bán bất động sản, số tin đăng bán thể hiện nguồn cung giảm 40%, mức độ quan tâm phản ánh nhu cầu của khách hàng giảm sâu, trong đó Hà Nội ước giảm 36%.

Ông Nguyễn Khắc Việt Hà, Tổng giám đốc Công ty CP Bất động sản Ticaland cho biết, bán nhà online trong thời gian giãn cách được nhiều doanh nghiệp đẩy mạnh nhưng tỉ lệ thành công không cao. Bình thường 1 nhân viên bán hàng chăm sóc 10 khách thì chốt được 4 khách, bán hàng online may mắn được 1 - 2 người, trong đó chủ yếu là khách "ruột".

Các sản phẩm phần lớn là đất dự án và bên bán là các đơn vị phân phối có thương hiệu.

Đại diện Công ty CP Dịch vụ & Địa ốc Đất xanh Miền Bắc (Đất xanh Miền Bắc) cho biết, bán hàng online chỉ đạt 20 - 30% so với điều kiện mở bán bình thường. Dự án tốt thì được 10 căn, dự án kém hơn chút thì 3 - 5 căn.

Theo dự báo của Tổng giám đốc Đất xanh Miền Bắc Vũ Cương Quyết, sau khi giãn cách xã hội, phân khúc phục vụ nhu cầu nhà ở thực, giá dưới 2,5 tỷ đồng hoặc 20 - 30 triệu đồng/m² sẽ "bật dậy" nhanh nhất. "Tại Hà Nội, từ đường Vành đai 3.5 trở vào trung tâm thành phố, sản phẩm từ 20 - 30 triệu đồng/m² hoặc dưới 2,5 tỷ đồng thanh khoản rất tốt và gần như không còn hàng", ông Quyết cho hay.

Về cơ hội đầu tư, ông Quyết nhận định, đất nền vẫn là phân khúc tăng trưởng và giao dịch tốt, an toàn, phù hợp đối với nhà đầu tư phía Bắc. Tiếp đến là bất động sản nghỉ dưỡng, nhất là sản phẩm nằm ở ven đô.

Theo ông Huỳnh Thanh Hải, Phó tổng giám đốc vận hành Công ty CP Bất động sản ERA Việt Nam, hiện nay, khi đang có dịch Covid-19, nếu nói đến bất động sản nghỉ dưỡng, người ta sẽ nghĩ đến việc vắng khách, trì trệ, dừng hoạt động... Nhưng vẫn phân khúc đó, chỉ cần thay đổi từ ngữ quen gọi sang một từ ngữ mới như là "bất động sản trốn dịch" thì nhiều người lại hình dung nó sang một phân khúc tiềm năng.

"Ở nước ta thời điểm này, bất động sản nào cũng có lời nhưng phải đầu tư dài hạn. Nếu nhìn chu kỳ khoảng 10 năm, bất động sản

nào cũng tăng giá. Tuy nhiên, theo tôi, nhà đầu tư thông minh không nên "cho trứng vào một giỏ", mà nên chọn phân khúc nào có chính sách tốt, chủ đầu tư tốt. Có dự án chỉ phải bỏ 10% tiền được nhận nhà nhưng cũng có những dự án phải bỏ 30%, có những chủ đầu tư hỗ trợ miễn lãi nhưng có những dự án khuyến mại nội thất vào giá bán..." ông Hải nói.

LO THIẾU HỤT NGUỒN CUNG

Tuy nhiên, nhiều chuyên gia trong lĩnh vực bất động sản cũng đang lo ngại về tình trạng thiếu hụt nguồn cung.

Ông Nguyễn Văn Đính, Phó tổng thư ký Hiệp hội Bất động sản Việt Nam cho biết, kể từ năm 2019, nguồn cung ra thị trường đã bắt đầu khan hiếm. Đến nay, tình trạng này chưa được cải thiện đáng kể. Đặc biệt, đợt dịch Covid-19 lần thứ 4 khiến tiến độ hoàn thiện cũng như chuỗi cung ứng vật liệu đứt gãy khiến thị trường bất động sản ảnh hưởng lớn.

Ông Vũ Kim Giang, Chủ tịch HĐQT, kiêm Tổng giám đốc Công ty CP Đầu tư và Kinh doanh bất động sản Hải Phát (Hải Phát Land) cho biết, không có con số định lượng cụ thể nhưng qua những đợt mở bán cho thấy, cầu đang tăng, trong khi đó nguồn cung hạn chế. Mỗi phân khúc có lượng cung cầu khác nhau, như Hà Nội hiện nay rất khan hiếm phân khúc hàng trung cấp và nhà ở giá thấp; nhà có giá 2,5 tỷ đồng gần như không còn.

Ông Vũ Cương Quyết phân tích, nhu cầu về nhà ở được ước đoán dựa trên nhiều chỉ số như: Thống kê tăng trưởng dân số, mỗi năm

1,4% (134.000 người/năm); độ tuổi dưới 35 (độ tuổi mua căn nhà đầu tiên - PV) chiếm 28%, tương đương 24.000.000 người; số lượng sinh viên ra trường (trung bình 3 năm 2018 - 2021, mỗi năm có hơn 300.000 sinh viên ra trường). Những sinh viên này sẽ lập gia đình và phát sinh nhu cầu về nhà ở.

Trong khi đó, nếu so sánh số căn hộ hoàn thành 2.800 căn (theo thống kê của Bộ Xây dựng đầu tháng 8) thì nguồn cung này chỉ bằng 2% so với số dân tăng trưởng, 0,01% độ tuổi và 0,6% số học sinh nhập học đại học năm học mới.

Ngay bản thân các dự án hoàn thiện, cấp phép mới, dự án được bán cũng thấp hơn nhiều so với cùng kỳ năm ngoái: Cả nước có chỉ 69 dự án với 27.462 căn được cấp phép bằng 21% (giảm 79%); 1.119 dự án nhà ở thương mại đang xây dựng với hơn 352.000 căn, bằng 79% (giảm 21%); 34 dự án với hơn 2.800 căn xây dựng hoàn thành, số lượng này chỉ bằng 47% (giảm 53%); nhà ở xã hội chỉ có vốn vện 1.700 căn.

Như vậy có thể thấy, lượng cung đang ngày càng khan hiếm. Nguồn cung này phụ thuộc nhiều vào việc kiểm soát dịch và tiến độ phê duyệt dự án mới từ các cơ quan chức năng.

"Dựa trên nhiều tác động như giá vật liệu tăng đến 70% trong 2 năm, chu kỳ dự án bình thường 3 - 5 năm thì nay tăng lên 4 - 6 năm và tiêu tốn khá nhiều chi phí cộng với nguồn cung khan hiếm... Do đó, giá bất động sản trong thời gian tới khó giảm. Còn tăng bao nhiêu thì phụ thuộc thị trường từng thời điểm", ông Quyết nhận định.

Nguyễn Hùng

Thành lập Hội đồng Hợp tác Doanh nghiệp ứng phó Covid-19

Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) cuối tuần qua đã chính thức thành lập Hội đồng Hợp tác Doanh nghiệp ứng phó Covid-19 nhằm kết nối các doanh nghiệp, hiệp hội doanh nghiệp với các cơ quan, tổ chức ở Trung ương, địa phương và quốc tế để cùng hợp sức ứng phó với đại dịch. Ông Phạm Tấn Công, Chủ tịch VCCI, Phó chủ tịch Hội đồng Tư vấn Cải cách thủ tục hành chính của Thủ tướng giữ cương vị Chủ tịch Hội đồng Hợp tác Doanh nghiệp ứng phó Covid-19.

Hội đồng cũng là nơi các doanh nghiệp phản ánh, kiến nghị những khó khăn, vướng mắc, các vấn đề liên quan đến dịch bệnh Covid-19 và hoạt động của doanh nghiệp; qua đó Hội đồng nghiên cứu, tổng hợp, đề xuất các chính sách, giải pháp ứng phó Covid-19 với Chính phủ và các cơ quan hữu quan. Ngoài thông tin, phổ biến, hỗ trợ các doanh nghiệp nắm bắt những quy định mới của Nhà nước, các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp, người lao động liên quan đến dịch Covid-19, hội đồng còn tổ chức khảo sát, nắm bắt tình hình triển khai các chính sách trong thực tế tại các địa phương, các ngành...

Theo ông Phạm Tấn Công, Việt Nam đã chuyển sang giai đoạn sống chung với Covid-19 nên bên cạnh việc phòng, chống dịch bệnh, việc duy trì hoạt động, phát triển sản xuất kinh doanh trong điều kiện bình thường mới là thách thức rất lớn mà các doanh nghiệp cần phải thích nghi, cần được hỗ trợ. Vì vậy, hội đồng sẽ triển khai ngay các hoạt động trợ giúp doanh nghiệp.

Trong tuần này, Hội đồng sẽ cho ra mắt nền tảng hoạt động trực tuyến (Workplace) hoạt động 24/7 để các doanh nghiệp có thể kịp thời phản ánh các vấn đề, khó khăn gặp phải và đề xuất, kiến nghị với Chính phủ, các Bộ, ngành, các cơ quan liên quan ở Trung ương và địa phương. Thông qua nền tảng này, hội đồng sẽ thực hiện việc tư vấn, hướng dẫn doanh nghiệp; đồng thời để các doanh nghiệp chủ động kết nối chia sẻ với nhau thông tin, kinh nghiệm, giải pháp ứng phó với các tác động từ dịch bệnh Covid-19 và làm cầu nối để các doanh nghiệp giao thương, tương trợ lẫn nhau trong đại dịch.

L. Thủy

Tiếp tục cảnh báo vi phạm liên quan trái phiếu doanh nghiệp

Ủy ban Chứng khoán Nhà nước cuối tuần qua đã có công văn gửi các công ty chứng khoán nhắc nhở về việc tuân thủ Nghị định 153/2020/NĐ-CP của Chính phủ quy định về chào bán, giao dịch trái phiếu doanh nghiệp riêng lẻ tại thị trường trong nước và chào bán trái phiếu doanh

niệp ra thị trường quốc tế. Ủy ban cho rằng, thời gian qua đã xuất hiện một số hiện tượng chào bán, phân phối, chuyển quyền sở hữu chưa phù hợp với quy định của pháp luật.

Do vậy, để phát triển thị trường trái phiếu doanh nghiệp theo hướng an toàn, bền vững, đồng thời ngăn

chặn những rủi ro tiềm ẩn của thị trường này, Ủy ban Chứng khoán yêu cầu các công ty chứng khoán phải tuân thủ trong việc thực hiện dịch vụ tư vấn hồ sơ chào bán trái phiếu; dịch vụ xác định tư cách nhà đầu tư chứng khoán chuyên nghiệp; dịch vụ đấu thầu, bảo lãnh,

đại lý phát hành trái phiếu; dịch vụ đăng ký, lưu ký và chuyển nhượng trái phiếu.

Đồng thời, Ủy ban Chứng khoán cũng yêu cầu các công ty chứng khoán phải tuân thủ nghiêm quy định về chế độ báo cáo tại Thông tư 122/2020/TT-BTC và các chế độ báo cáo theo

quy định tại Nghị định 153/2020/NĐ-CP. Ủy ban Chứng khoán cho biết, sẽ tổ chức kiểm tra, thanh tra về việc cung cấp dịch vụ của các công ty chứng khoán liên quan tới trái phiếu doanh nghiệp và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm theo quy định của pháp luật.

C. Sơn

Cầu Mỹ Thuận 2 đang thi công vượt tiến độ



Thi công cầu Mỹ Thuận 2

Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng công trình giao thông (QLXD&CLCTGT) cho biết, tính đến đầu tháng 9/2021, dự án đầu tư xây dựng cầu Mỹ Thuận 2 do Ban QLDA 7 làm đại diện chủ đầu tư đã được chính quyền địa phương bàn giao mặt bằng thi công gần 6km, đạt 98,8%.

Liên quan tình hình triển khai thi công, dự án có 5 gói thầu xây lắp, hiện đang tổ chức thi công 4 gói. Còn lại gói XL3B (trụ tháp, dầm dẩy văng). Ban QLDA 7 đã ký hợp đồng với nhà thầu trong tháng 8/2021, dự kiến triển khai xây dựng vào tháng 11/2021 sau khi gói thầu XL3A cơ bản hoàn thành.

"Sản lượng thi công của dự án đạt khoảng 62,7%, vượt hơn 3% so với kế hoạch đề ra. Bộ GTVT yêu cầu Ban QLDA 7 tiếp tục phát huy, kiểm soát chặt chẽ tiến độ đã cam kết của các nhà thầu để đảm bảo tiến độ dự án", đại diện Cục QLXD&CLCTGT thông tin.

Dự án đầu tư xây dựng cầu Mỹ Thuận 2 và đường dẫn hai đầu cầu là một trong 11 dự án thành phần thuộc dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020.

Dự án có tổng chiều dài 6,61km đi qua địa phận hai tỉnh Tiền Giang và Vĩnh Long, thực hiện theo hình thức đầu tư công, tổng mức đầu tư 5.003 tỷ đồng, trong đó chi phí xây dựng và thiết bị khoảng 3.389,6 tỷ đồng.

Dự án cầu Mỹ Thuận khởi công vào cuối tháng 2/2020, dự kiến hoàn thành toàn bộ công tác thi công trong năm 2023.

D. Quang

Thay thế gần 12.000 thuyền viên tại cảng biển Việt Nam

Cục Hàng hải VN cho biết, từ đầu năm đến nay, cảng biển Việt Nam đã tiếp nhận thay thế gần 12.000 thuyền viên.

Trong số này, khu vực cảng biển Vũng Tàu đã tiếp nhận 243 tàu để thay thế hơn 1.660 thuyền viên.

Khu vực cảng biển Hải Phòng thay thế hơn 3.900 thuyền viên (hơn 3.440 thuyền viên Việt Nam và 468 thuyền viên nước ngoài).

Khu vực cảng biển TPHCM tiếp nhận thay thế hơn 1.550 thuyền viên Việt Nam, 32 thuyền viên nước ngoài nhập tàu và 1.987 thuyền viên Việt Nam, hơn 100 thuyền viên nước ngoài rời tàu.

"Tại khu vực cảng biển Quảng Ninh từ đầu năm đến nay cũng tạo điều kiện cho 745 thuyền viên về thay thế. Riêng năm 2020, thay thế là hơn 1.964 thuyền viên", đại diện Cục Hàng hải thông tin.

Mặc dù công tác thay thế thuyền viên tại cảng biển của Việt Nam được nhiều nước đánh giá cao, tuy vậy, theo phản ánh của một số chủ tàu, hiện việc thay thế thủy thủ, sỹ quan đi tàu vẫn gặp một số vướng mắc do việc kiểm soát dịch Covid-19 của các địa phương chưa thống nhất.

N. Khánh

Lỗ gần nghìn tỷ, đường sắt xoay xử thế nào?

Đường sắt dự kiến lỗ gần nghìn tỷ năm 2021 và đang tìm cách cắt giảm hàng loạt chi phí, đồng thời bổ sung dòng tiền để tránh nguy cơ đình hoạt động.

NGUY CƠ LỖ HƠN HƠN DỰ KIẾN

Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp vừa phê duyệt kế hoạch phát triển sản xuất kinh doanh (SXKD) và đầu tư phát triển năm 2021 của Công ty mẹ - Tổng công ty Đường sắt VN. Trong đó, doanh thu của Công ty mẹ 1.600 tỷ đồng; lỗ 700 tỷ đồng.

Trao đổi với Báo Giao thông về các chỉ tiêu này, Chủ tịch HĐQT Tổng công ty Đường sắt VN Vũ Anh Minh thẳng thắn cho rằng, đơn vị sẽ khó hoàn thành kế hoạch trên.

Theo ông Minh, 6 tháng đầu năm, do ảnh hưởng bùng phát dịch đợt 3, đợt 4, Công ty mẹ đã lỗ hơn 400 tỷ. Thời điểm Tổng công ty Đường sắt VN trình kế hoạch điều chỉnh, dù đã dự kiến mức lỗ của năm 2021 nhưng lúc đó chưa lường hết được dịch Covid-19 diễn biến phức tạp, kéo dài như hiện nay. Tàu khách gần như dừng toàn bộ từ tháng 6, cuối tháng 8 thì dừng hết; tàu hàng cũng giảm.

"90% doanh thu của Công ty mẹ là từ nguồn vận tải. Nguồn thu từ vốn góp tại các công ty cổ phần vận tải cũng không có vì các công ty này đang lỗ. Tàu dừng chạy nên nguồn thu từ cung cấp sức kéo, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt cũng không có", ông Minh nói.

Với khoản thu từ cho thuê hạ tầng đường sắt không liên quan trực tiếp đến chạy tàu tại các nhà ga, cũng đang bị "treo", chưa sử dụng đến. Do chưa có cơ chế khai thác hạ tầng khu ga không liên quan trực tiếp đến chạy tàu, hiện đang chờ Đề án quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư được phê duyệt mới có quy định cụ thể để thực hiện.

Ông Nguyễn Chính Nam, Trưởng ban Kế hoạch - Kinh doanh cho biết, ban đầu trình kế hoạch, Công ty mẹ dự kiến lỗ khoảng 940 tỷ năm 2021. Tuy nhiên, diễn biến dịch Covid-19 khó lường, chưa biết hậu quả ảnh hưởng ra sao nên Ủy ban duyệt kế hoạch doanh thu 1.600 tỷ đồng, lỗ 700 tỷ đồng. Chỉ tiêu này đưa ra đã loại trừ yếu tố khách quan như: Ảnh hưởng của đại dịch Covid-19; chất lượng, năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt và việc triển khai thực hiện các dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đường sắt tuyến Hà Nội - TPHCM.



Tàu khách hiện đã dừng toàn bộ trên tất cả các tuyến khiến vận tải đường sắt sụt giảm nghiêm trọng

- Theo phương án dự kiến của Tổng công ty Đường sắt VN, từ ngày 1/9 đến hết ngày 31/12/2021, Công ty mẹ sẽ có khoảng 1.600 lượt người lao động gián tiếp phải nghỉ tạm hoãn hợp đồng lao động. Nếu tính các khoản chi lương, bảo hiểm cho người lao động, trung bình 8 triệu đồng/người, sẽ cắt giảm được khoảng 13 tỷ đồng chi phí trong giai đoạn này.

- Doanh thu vận tải đường sắt 6 tháng đạt 1.249 tỷ đồng, bằng 79,4% so với cùng kỳ năm 2020 và bằng 53,9% so với năm 2019 khi chưa có dịch Covid-19. Dự kiến 6 tháng đầu năm 2021, Tổng công ty Đường sắt VN lỗ 415,8 tỷ đồng, còn cả năm dự kiến lỗ 940 tỷ đồng.

Riêng tháng 8, vận tải sụt giảm mạnh. Doanh thu vận tải được 114,7 tỷ đồng, đạt 89,5% kế hoạch, bằng 66,4% cùng kỳ năm 2020. Trong đó, sản lượng vận tải hành khách chỉ được 8.640 lượt hành khách lên tàu, đạt 24,8% kế hoạch, bằng 6,5% so với cùng kỳ.

Còn Công ty mẹ, doanh thu điều hành GTVT được 16,4 tỷ đồng, bằng 52,5% so với cùng kỳ; doanh thu từ các dịch vụ khác 23,4 tỷ đồng, bằng 54,5% so với cùng kỳ.

"Khả năng thực hiện kế hoạch trên của Tổng công ty Đường sắt VN là bất khả thi. Với diễn biến dịch kéo dài như hiện nay, chúng tôi dự kiến lỗ còn nhiều hơn, lên đến cả nghìn tỷ đồng", ông Nam nói.

CẮT GIẢM TỐI ĐA CHI PHÍ ĐỂ GIẢM LỖ

Ông Vũ Anh Minh cho biết, để giảm lỗ trong tình hình vận tải giảm sút nghiêm trọng, thời gian qua, Tổng công ty Đường sắt VN thực hiện nhiều giải pháp để tăng thu, giảm chi. Chúng tôi rà soát toàn bộ dòng tiền để cắt giảm tất cả những chi phí có thể cắt giảm, từ chi phí gián tiếp đến trực tiếp, kể cả đầu tư và lương.

"Đã phải cắt giảm đến lương thì không còn khoản gì có thể không cắt giảm. Lương chiếm tỷ trọng lớn trong chi phí. Công ty mẹ có khoảng 7.000 lao động. Từ tháng 9 đến hết năm 2021, chúng tôi cắt giảm khoảng 30% lao động gián tiếp theo hình thức

tạm hoãn hợp đồng lao động. Số lao động còn lại dù vẫn bố trí việc làm nhưng giảm công, nghỉ luân phiên. Khi trực tiếp thì tùy đặc thù đơn vị, tính chất công việc mà bố trí, nguyên tắc là cố gắng cắt giảm lao động nhưng vẫn phải đảm bảo an toàn", ông Minh nói.

Thông tin cụ thể, Trưởng ban Tài chính Nguyễn Tuấn Vinh cho hay, Tổng công ty đã siết gần như tất cả các khoản chi phí gián tiếp của Công ty mẹ gồm: Khối cơ quan tổng công ty, 12 chi nhánh khai thác ga, 5 chi nhánh đầu máy, Trung tâm Điều hành GTVT đường sắt. Các chi phí khánh tiết, họp, công tác phí... cắt giảm tối đa.

Toàn bộ các dự án mang tính chất đầu tư mới, đầu tư trung hạn và dài hạn đều phải dừng lại. Việc sử dụng phương tiện như: Đầu máy cũng tính toán chi tiết, để sử dụng ít phương tiện nhất, tận dụng được sức kéo và tiết kiệm nhiên liệu, chi phí liên quan. Các chi phí cho đầu tư công ích

như đầu tư sửa chữa nhà ăn cho CBCNV cũng cắt giảm.

"Chúng tôi cắt giảm tất cả các chi phí có thể mà không vi phạm quy định pháp luật. Chỉ giữ lại những chi phí trực tiếp tạo ra doanh thu và các chi phí gián tiếp không thể cắt giảm theo mô hình vận dụng, theo quy định pháp luật. Ví dụ: Nhiên liệu chạy đầu máy kéo tàu theo định mức; các chi phí liên quan đến an toàn lao động, phòng cháy chữa cháy; chi phí chi cho phòng, chống dịch Covid-19", ông Vinh nói.

Lãnh đạo Tổng công ty Đường sắt VN cũng cho biết thêm, sẽ thực hiện nhiều giải pháp để bổ sung dòng tiền. Trong đó có thu hồi công nợ từ cung cấp sức kéo, dịch vụ điều hành GTVT đường sắt, cổ tức, lãi từ các công ty cổ phần. Đồng thời, rà soát các tài sản ngắn hạn, dài hạn ít tham gia vào hoạt động SXKD để tổ chức thanh lý, cơ cấu lại tài sản, tăng hiệu quả sử dụng và mang lại doanh thu.

Tổng công ty đang trình cấp có thẩm quyền xin cấp hạn mức tín dụng 800 tỷ đồng vay ưu đãi không tính lãi để bổ sung cho nguồn vốn lưu động. Hai năm 2019, 2020 Tổng công ty lỗ 1.324 tỷ đồng, dự kiến năm 2021 lỗ hơn 940 tỷ đồng nữa. Như vậy 3 năm sẽ lỗ khoảng 2.300 tỷ đồng nhưng Tổng công ty chỉ đề xuất vay 800 tỷ đồng vì vay sẽ phải trả.

"Chúng tôi xác định, trong lúc khó khăn phải tiết giảm tối đa chi phí, phải tự nỗ lực tìm giải pháp, không phải lỗ bao nhiêu vay bấy nhiêu. Chúng tôi cũng đang tiếp cận các nguồn vay tín dụng hoặc huy động vốn từ các nguồn khác để có dòng tiền duy trì hoạt động, trong lúc chờ cơ quan thẩm quyền xem xét khoản vay 800 tỷ đồng", ông Minh nói.

Kỳ Nam



Bộ GTVT đề xuất thí điểm phân cấp quản lý CHK quốc tế Cát Bi cho UBND TP Hải Phòng

Phân cấp địa phương quản lý cảng hàng không thế nào?

Bộ GTVT đang lấy ý kiến các địa phương về Đề án "Định hướng huy động nguồn vốn đầu tư kết cấu hạ tầng cảng hàng không", trong đó có việc phân cấp địa phương quản lý một số cảng hàng không (CHK), sân bay.

NHÀ NƯỚC CHỈ QUẢN LÝ NHỮNG SÂN BAY TRỌNG YẾU

Trong đề án đang được Bộ GTVT lấy ý kiến, các cảng hàng không, sân bay trên cả nước được chia thành 3 nhóm. Nhóm 1 là các CHK quốc tế quan trọng quốc gia, vùng gồm: Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Phú Quốc, Long Thành.

Nhóm 2 là các CHK đang hoạt động hỗn hợp dân dụng và quân sự với vai trò quan trọng gồm: Thọ Xuân, Chu Lai, Phù Cát, Tuy Hòa. Đây là các CHK có hoạt động quân sự chiến lược của lực lượng không quân Việt Nam, triển khai song song hoạt động khai thác hàng không dân dụng và quân sự, huấn luyện quân sự. Tài sản kết cấu hạ tầng CHK (đường cất hạ cánh, đường lăn...) của các cảng này do Bộ Quốc phòng quản lý, không thuộc thẩm quyền của Bộ GTVT.

Nhóm 3 là các CHK còn lại gồm: Điện Biên, Nà Sản, Cát Bi, Vinh, Phú Bài, Đồng Hới, Pleiku, Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Cần Thơ, Rạch Giá, Cà Mau và Côn Đảo.

Trên cơ sở phân nhóm CHK như trên, Bộ GTVT đề xuất Chính phủ (thông qua Bộ GTVT và Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp) tiếp tục sở hữu các CHK và giao cho doanh nghiệp Nhà nước là ACV quản lý, khai thác và huy động nguồn lực để đầu tư đối với nhóm 1 và nhóm 2.

Riêng nhóm 3, Bộ GTVT đề xuất phân cấp cho UBND các tỉnh

quyền sử dụng đất đai, quyền sở hữu các công trình tại các CHK từ cơ quan Trung ương cho UBND các tỉnh. "Việc này để phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm của chính quyền địa phương, khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế, nguồn lực của các địa phương để đầu tư phát triển các CHK", Bộ GTVT cho biết.

Cục trưởng Cục Hàng không VN Đinh Việt Thống cho biết, quan điểm khi xây dựng đề án là tuân thủ nguyên tắc bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; Vừa đáp ứng nhu cầu phát triển bền vững lĩnh vực hàng không, vừa đảm bảo quốc phòng - an ninh của đất nước. Đồng thời, đảm bảo doanh nghiệp 100% vốn Nhà nước giữ quyền đầu tư, quản lý, khai thác các công trình hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay. Không làm suy yếu vai trò chủ đạo và nguồn lực của thành phần kinh tế nhà nước trong đầu tư, quản lý, khai thác hệ thống CHK trên cả nước.

"Phân cấp bảo đảm Bộ GTVT quản lý Nhà nước thống nhất về thể chế, chính sách, chiến lược và quy hoạch đối với lĩnh vực hàng không; phát huy quyền tự chủ, chịu trách nhiệm của chính quyền địa phương trong việc thực hiện quản lý và đầu tư phát triển CHK trên địa bàn theo quy định của pháp luật, phục vụ phát triển KT-XH địa phương", ông Thống nói.

THÍ ĐIỂM TRƯỚC CHK CÁT BI

Cho biết việc phân cấp quản lý cho địa phương đối với các CHK nhóm 3 chưa quy định tại Luật Hàng không dân dụng VN, tuy nhiên, Bộ GTVT đề xuất thí điểm phân cấp quản lý CHK quốc tế Cát Bi cho UBND TP Hải Phòng.

Đề xuất trên của Bộ GTVT được đưa ra theo tinh thần chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ: "Những việc chưa có quy định hoặc vượt quá quy định thì mạnh dạn đề xuất làm thí điểm, vừa làm vừa rút kinh nghiệm, mở rộng dần, thực

BA BƯỚC TRIỂN KHAI PHÂN CẤP

Tại dự thảo đề án, Bộ GTVT cũng nêu rõ ba bước triển khai. Trong đó, bước đầu tiên, Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp chỉ đạo ACV thành lập Công ty con quản lý CHK quốc tế Cát Bi và thực hiện hạch toán độc lập.

Sau đó, Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp và ACV chuyển đại diện chủ sở hữu Công ty quản lý CHK quốc tế Cát Bi cho UBND TP Hải Phòng; đồng thời Bộ GTVT chuyển giao tài sản khu bay (đường cất/hạ cánh cũ, đường lăn...) cho UBND TP Hải Phòng.

Bộ Quốc phòng thực hiện thủ tục chuyển giao đất được quy hoạch cho hàng không dân dụng và đất dùng chung cho UBND TP Hải Phòng.

Về lâu dài, để triển khai được công tác phân cấp quản lý CHK từ Trung ương cho UBND cấp tỉnh, Bộ GTVT cho rằng, cần nghiên cứu sửa đổi Luật Hàng không dân dụng VN theo hướng bổ sung quy định UBND cấp tỉnh, thành phố có đủ điều kiện và năng lực được Chính phủ phân cấp quản lý CHK nằm trên địa bàn tỉnh, thành phố.

hiện từng bước chắc chắn, không cấu toàn, không nóng vội".

Lý do thí điểm với Cát Bi, theo Bộ GTVT, mặc dù sân bay này hiện nay chưa hoạt động có lãi nhưng có tiềm năng phát triển rất tốt. Cùng đó, Hải Phòng có tiềm năng kinh tế để hỗ trợ đầu tư phát triển CHK quốc tế Cát Bi. Hiện, Hải Phòng cũng có kinh

nghiệm hỗ trợ xây dựng đường cất/hạ cánh, đường lăn.

Trao đổi với Báo Giao thông, Chủ tịch HĐQT TCT Cảng hàng không VN (ACV) Lại Xuân Thanh cho biết, ACV hoàn toàn ủng hộ đề án của Bộ GTVT. Mặc dù vậy, ông Thanh cho rằng, cần làm rõ hơn nội dung phân cấp.

"Phân cấp quản lý CHK là một khái niệm rất rộng nên cần làm rõ hơn nữa nội hàm của việc phân cấp. Chẳng hạn, với việc kêu gọi đầu tư cần phân cấp những gì, cơ quan Nhà nước nào có thẩm quyền trong kêu gọi đầu tư", ông Thanh cho hay.

Với đề xuất thí điểm phân cấp quản lý sân bay Cát Bi cho Hải Phòng, ông Thanh nói: "Theo đề án, việc thành lập công ty con hạch toán độc lập quản lý CHK quốc tế Cát Bi sau đó sẽ chuyển đại diện chủ sở hữu công ty này cho UBND TP Hải Phòng. Tuy nhiên, việc chuyển quyền sở hữu về địa phương rất khó khả thi vì liên quan đến các quy định của pháp luật về sở hữu".

Nguồn tin của Báo Giao thông cho hay, hiện một số địa phương đã gửi ý kiến góp ý về đề án. Tuy nhiên, UBND TP Hải Phòng - địa phương được đề xuất thí điểm phân cấp quản lý sân bay Cát Bi vẫn chưa phản hồi.

Phía Hà Nội, trong văn bản gửi Bộ GTVT do Phó Chủ tịch Dương Đức Tuấn ký, UBND TP Hà Nội khẳng định nội dung đề án đã phân tích đánh giá được toàn diện về thực trạng trong công tác quản lý, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng hàng không trên địa bàn cả nước trong thời gian qua và căn cứ vào tình hình thực tiễn nhu cầu cũng như bài học kinh nghiệm được tổng kết để đưa ra các đề xuất, giải pháp về quản lý, phân cấp quản lý cũng như định hướng huy động nguồn lực đầu tư đảm bảo tính khả thi, giảm áp lực ngân sách Nhà nước đầu tư cho lĩnh vực này.

Thanh Bình

Hơn 2.000 tỷ đồng đầu tư tuyến cao tốc qua Bắc Kạn

Bộ GTVT vừa ban hành quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư dự án xây dựng đường Chợ Mới - Bắc Kạn.

Theo quyết định, dự án Chợ Mới - Bắc Kạn có chiều dài toàn tuyến khoảng 28km, điểm đầu tại Km 0+00 (điểm cuối tuyến đường cao tốc Thái Nguyên - Chợ Mới, huyện Chợ Mới, tỉnh Bắc Kạn); điểm cuối tại Km 28+000 (điểm giao cắt với QL3B, kết nối với điểm đầu dự án đường Bắc Kạn - hồ Ba Bể, TP Bắc Kạn, tỉnh Bắc Kạn).

Dự án được phê duyệt đầu tư với quy mô đường cao tốc, nền đường 12m, mặt đường 11m, tốc độ thiết kế 80km/h. Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng 2.017 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn ngân sách Nhà nước. Dự án được Bộ GTVT giao Ban QLDA 2 làm chủ đầu tư, thời gian hoàn thành dự án vào năm 2025. Đ. Quang

Đoàn tàu chở container từ Hà Nội đi Trùng Khánh chạy thẳng châu Âu



Đoàn tàu khai trương chuyên chở container tuyến Hà Nội - Trùng Khánh (Trung Quốc)

Công ty Ratico - đơn vị đảm nhận tổ chức tàu hàng liên vận quốc tế đi châu Âu phía đường sắt Việt Nam vừa phối hợp với Công ty NLS (Trung Quốc) tổ chức các đoàn tàu chuyên container Hà Nội - Trùng Khánh.

Đoàn tàu khai trương với thành phần 23 container chuyên chở hàng hóa là máy móc, thiết bị văn phòng, hàng dệt may, tổng giá trị khoảng 2,26 triệu USD, đã xuất phát tại ga Yên Viên đến ga Đồng Đăng.

Sau khi thực hiện các thủ tục thông quan, đầu máy Trung Quốc sang kéo tàu về ga Bằng Tường (Trung Quốc) để đi tiếp đến Trùng Khánh. Theo lịch trình, tàu sẽ đến Trùng Khánh trong 5 ngày tới.

Sau khi đến Trùng Khánh, toàn bộ lô hàng sẽ được tiếp chuyển và kết nối vào đoàn tàu chuyên container Á - Âu để vận chuyển đến trung tâm châu Âu theo kế hoạch.

Sau chuyến tàu này, hai bên tiếp tục đẩy mạnh khai thác hàng hóa để vận chuyển theo các đoàn tàu chuyên container xuất phát thứ Tư, Chủ nhật hàng tuần sang Trung Quốc.

Trước đó, Công ty Ratico cũng đã phối hợp với Tập đoàn Maersk và một đối tác Trung Quốc khác tổ chức thành công các đoàn tàu chuyên container từ Việt Nam đi Trịnh Châu (Trung Quốc), từ đó kết nối vào đoàn tàu Á - Âu đi Bỉ.

Đại diện Ratico cũng cho biết, đang làm việc với các đối tác để thời gian tới có thể tổ chức các đoàn tàu chuyên tuyến đến các điểm đến mới như Tây An, Hạ Môn... (Trung Quốc), từ đó hàng hóa có thể đi tiếp đến các điểm đích ở châu Âu.

Sản lượng hàng hóa liên vận quốc tế đường sắt từ đầu năm đến nay tăng vọt. Hàng liên vận xuất - nhập nói chung qua cửa khẩu ga Đồng Đăng, ga Lào Cai tăng hơn 40% so với cùng kỳ 2020. Riêng hàng xuất đi Nga và châu Âu, 8 tháng đã đạt hơn 1.600 TEU, bằng 96% so với cả năm 2020. K. Nam

ALO BÁC SỸ**Phụ nữ mang thai tiêm vaccine Covid-19 có đáng lo?**

Hỏi:
Hiện nay thai phụ từ 13 tuần trở lên sẽ được tiêm vaccine phòng Covid-19. Hiện tôi mang thai tuần thứ 35, nếu tiêm vaccine xong về nhà bị sốt thì cần xử trí thế nào hoặc tôi đợi sinh xong rồi tiêm có nên không, thưa bác sĩ?

Trần Lan Anh (Hà Nội)



Phụ nữ mang thai tiêm vaccine Covid-19 dù mũi còn có lợi cho em bé (Ảnh minh họa)

BS. Trương Hữu Khanh,
Phó chủ tịch Hội Truyền nhiễm TP.HCM trả lời:

Sản phụ mắc Covid-19 bệnh dễ nặng, đó là thực tế. Do vậy, tiêm vaccine phòng Covid-19 là giải pháp giúp giảm bớt nguy cơ bệnh nặng. Nhiều sản phụ lo lắng, trì hoãn việc tiêm khi đến gần ngày sinh nở, còn có tâm lý sinh xong rồi tiêm luôn, như vậy là không nên.

Các sản phụ nên tiêm mũi 1 càng sớm càng tốt, nếu may mắn chưa sinh đã đến hạn mũi thứ 2 thì tiêm luôn. Nhiều thai phụ được tiêm vaccine Pfizer, điều này rất thuận tiện vì khoảng cách giữa 2 lần tiêm vaccine này chỉ từ 3 - 4 tuần.

Vaccine phòng Covid-19 không gây tác hại cho thai, cũng không ảnh hưởng gì đến việc sản phụ tiêm vaccine uốn ván hay việc chuyển dạ. Sau tiêm vaccine Covid-19, các phản ứng phụ cũng như nhiều vaccine khác và cũng không có hại gì. Thai phụ tiêm xong nếu sốt trên 38 độ thì mới cần dùng thuốc hạ sốt, loại thông thường như paracetamol 500mg là an toàn cho đa số mọi người, sử dụng 1 viên cho 1 lần uống, trên 6 tiếng có thể sử dụng lại. Đồng thời, nên uống nhiều nước, nằm phòng thoáng gió, chườm mát bằng nước ấm nếu có sốt trên 38 độ.

Cần lưu ý việc sử dụng thuốc hạ sốt cho thai phụ, nguyên tắc là dùng liều thấp nhất (paracetamol 500mg/1 viên/lần) và chỉ dùng trong thời gian ngắn, sau khi đã hạ sốt thì ngưng dùng.

Để giảm thân nhiệt, sản phụ nên uống nhiều nước, lau mát bằng nước ấm, mặc quần áo thoáng trong môi trường thoáng mát, cần liên hệ với cơ sở sản khoa để được hỗ trợ.

Tiêm ngừa đủ mũi khi mang thai còn có lợi cho bé. Khi cơ thể mẹ sinh ra kháng thể, em bé cũng được hưởng. Do vậy, các sản phụ không nên quá lo lắng về việc tiêm vaccine phòng Covid-19.

Vaccine nội lo khó tìm người thử nghiệm

Cuối năm là đầu mốc thử nghiệm lâm sàng giai đoạn 3 của hai loại vaccine Covid-19 do Việt Nam sản xuất. Tuy nhiên, đây cũng là thời điểm vaccine Covid-19 nhập về dồn dập với độ bao phủ tiêm chủng lớn trên cả nước...

MỜI THỬ NGHIỆM THÌ TÌNH NGUYỄN VIÊN ĐÃ TIÊM VACCINE RỒI

Tính tới nay, vaccine Covid-19 "made in Việt Nam" mang tên Covivac do Viện Vaccine và Sinh phẩm y tế (IVAC) nghiên cứu, phát triển đang chờ kết quả tiêm liều 2 để đánh giá thử nghiệm lâm sàng giai đoạn 2. Dự kiến tới tháng 12/2021, vaccine này sẽ triển khai thử nghiệm lâm sàng giai đoạn 3.

Theo TS. Dương Hữu Thái, Viện trưởng IVAC, cơ quan đang chuẩn bị xây dựng để cương thử nghiệm lâm sàng giai đoạn 3. Cụ thể, cuối tháng 9, nhóm nghiên cứu sẽ xin ý kiến chuyên gia góp ý để cương này. Theo dự kiến, giai đoạn 3 sẽ triển khai trên 4.000 đối tượng ở 3 tỉnh Khánh Hòa, Bắc Ninh và Thái Bình. Trong đó có nhóm đối chứng sử dụng một loại vaccine đã được cấp phép.

Tuy nhiên, vấn đề ông Thái lo ngại thời gian về đích của Covivac có thể gặp khó khăn bởi vấn đề tìm kiếm tình nguyện viên. "Theo kế hoạch, từ nay tới cuối năm, vaccine Covid-19 về Việt Nam sẽ nhiều hơn, bao phủ nhiều đối tượng, không chỉ các thành phố lớn mà còn cả khu đô thị và cấp tỉnh. Đây cũng chính là viễn cảnh khó khăn mà chúng tôi phải đối mặt", Viện trưởng IVAC chia sẻ.

Đáng chú ý, ông Thái bày tỏ, ngay thời điểm này không thể tuyển tình nguyện viên cho giai đoạn 3. "Bên cạnh việc phải thực hiện theo đúng kế hoạch được phê duyệt, nếu trì hoãn thời gian tiêm chủng của tình nguyện viên có thể khiến họ đối diện với nguy cơ nhiễm bệnh. Trong khi với nghiên cứu, sức khỏe và sự an toàn của con người vẫn phải đặt lên hàng đầu", ông Thái lý giải.

Tương tự, với vaccine ARCT-154, loại vaccine chuyển giao công nghệ từ Mỹ, nhóm nghiên cứu cũng dự kiến tới tháng 12/2021 sẽ có kết quả đánh giá



Vaccine Covivac đang đợi kết quả tiêm thử nghiệm giai đoạn 2

giữa kỳ thử nghiệm lâm sàng giai đoạn 3 để xin cấp phép khẩn cấp. Tuy nhiên, ngay trong việc tuyển tình nguyện viên tham gia thử nghiệm lâm sàng giai đoạn 2 và 3a, cư trú trên địa bàn Hà Nội cũng đang gặp khó khăn khi Thủ đô vừa kết thúc chiến dịch tiêm chủng khẩn cấp.

BS. Đặng Thị Ngọc Mai, Trung tâm Dược lý lâm sàng (Đại học Y Hà Nội) chia sẻ, ở giai đoạn 1 có khoảng 130 tình nguyện viên đăng ký tham gia nhưng không đáp ứng được tiêu chuẩn tại thời điểm đó. Tuy nhiên, khi triển khai giai đoạn 2, nhóm nghiên cứu gọi điện thoại thì những người này đều thông báo đã tiêm chủng vaccine Covid-19.

"Tình nguyện viên tham gia thử nghiệm lâm sàng phải đáp ứng tiêu chí chưa từng tiêm bất cứ loại vaccine nào phòng, chống Covid-19. Vấn đề này đặt ra thách thức rất lớn với việc thử nghiệm lâm sàng ARCT-154 giai đoạn 3 với tổng số tình nguyện viên dự kiến lên tới 20.600 người, trong đó 600 tình nguyện viên ở giai đoạn 3a. Nhưng với tình hình thực tế tại Hà Nội hiện nay, phải chuyển hướng thực hiện ở tỉnh, thành khác", BS. Mai cho hay.

Trước tình trạng trên, mới đây, Bộ Y tế đã có văn bản cho phép triển khai cuốn chiếu giai đoạn 2 và giai đoạn 3 của vaccine ARCT-154 và đồng ý mở rộng địa bàn nghiên cứu ở khu vực phía Bắc (gồm Bắc Ninh, Bắc Giang, Hải Dương, Hưng

XEM XÉT CẤP CHỨNG NHẬN CHO NGƯỜI TIÊM THỬ NGHIỆM GIAI ĐOẠN 2

Trong giai đoạn thử nghiệm lâm sàng giai đoạn 2 trở đi, các tình nguyện viên được tiêm đối chứng bằng vaccine Covid-19 đã được cấp phép. Do đó, Bộ Y tế đã đề nghị các nhóm nghiên cứu gửi công văn xem xét cấp giấy chứng nhận cho những người đã tham gia tiêm thử nghiệm lâm sàng 2 mũi vaccine Covid-19.

Yên) và phía Nam (gồm Đồng Nai, Tiền Giang, An Giang, Long An) để đảm bảo tiến độ triển khai.

"Nhóm nghiên cứu vaccine ARCT-154 sẽ phải quyết định, lựa chọn địa bàn thực hiện ngay trong tháng 9 này, đẩy nhanh tiến độ thu tuyển tình nguyện viên", BS. Mai cho hay.

CÓ ĐƯỢC MANG RA NƯỚC NGOÀI THỬ NGHIỆM?

Thống kê mới nhất cho thấy, Việt Nam đã tiếp cận trên 38 triệu liều vaccine Covid-19, đã tiêm chủng khoảng 33,7 triệu liều. Bộ Y tế cho biết, càng về cuối năm, số lượng vaccine sẽ về nhiều và dồn dập. Dự kiến đến cuối năm 2021, Việt Nam sẽ có khoảng 90 triệu liều vaccine Covid-19 (không tính nguồn COVAX - đã có cam kết

nhưng do khan hiếm vaccine nên chưa có kế hoạch cụ thể). Trước bối cảnh trên, phương án nghiên cứu thử nghiệm vaccine Covid-19 liên quốc gia, cũng đã được các nhà sản xuất trong nước tính tới.

Theo đó, khi cần số lượng mẫu thử nghiệm lớn, vaccine Covid-19 của Việt Nam có thể thực hiện thử nghiệm lâm sàng ở một nước khác có chương trình liên kết. Tuy nhiên, theo TS. Dương Hữu Thái, Viện trưởng IVAC, không dễ có thể thực hiện phương án trên. "Ngoài khả năng kết nối, các điều kiện ràng buộc khắt khe thì kinh phí cũng là một trong những vấn đề mà chúng tôi phải tính kỹ", ông Thái nói và cho biết: Giải pháp trước mắt của chúng tôi là phải linh hoạt căn cứ vào tình hình thực tế, tìm kiếm các địa phương thực hiện thông qua việc khảo sát. Đặc biệt, nhóm nghiên cứu sẽ cố gắng hoàn thành sớm các báo cáo để đẩy nhanh tiến độ thử nghiệm lâm sàng.

Trao đổi với PV Báo Giao thông, lãnh đạo Cục Khoa học Công nghệ và Đào tạo (Bộ Y tế) cho biết, đã tiếp nhận phản ánh tình hình khó khăn tìm kiếm tình nguyện viên để thử nghiệm vaccine do Việt Nam sản xuất trong thời gian tới. "Thực ra vẫn có cơ chế thực hiện thử nghiệm vaccine liên quốc gia, tuy nhiên các đơn vị phải bám sát để cương thử nghiệm lâm sàng đã được phê duyệt bởi Hội đồng Đạo đức trong nghiên cứu y sinh học Quốc gia, không thể làm tùy tiện", vị này cho biết. **Hoàng Ngân**

Xét nghiệm kháng nguyên hàng tuần cho người làm việc tại các chợ

Bộ Y tế vừa có công văn số 7770 gửi UBND các tỉnh, thành phố và Bộ Công thương về việc đảm bảo an toàn phòng, chống dịch Covid-19 ở chợ đầu mối.

Theo đó, các tỉnh, thành phố tổ chức mua hàng tại chợ theo quy định một chiều (chiều vào, chiều ra khác nhau); đón

đồng các chợ đánh giá an toàn Covid-19 và cập nhật lên hệ thống antoancovid.vn; xét nghiệm Covid-19 bằng test nhanh kháng nguyên cho người quản lý, làm việc, bán hàng tại chợ hàng tuần; xem xét áp dụng việc hướng dẫn cho các đối tượng tự thực hiện xét nghiệm

bằng test nhanh kháng nguyên tại điểm xét nghiệm. Đối với chợ phải tạo mã QR điểm kiểm dịch tại cửa vào chợ, yêu cầu người lao động/làm việc, người bán hàng, khách hàng phải khai báo y tế qua quét mã QR điểm kiểm dịch hoặc khai trên giấy hàng ngày khi vào chợ.

Các chợ cần bố trí phòng/khu vực cách ly tạm thời cho người lao động/làm việc, người bán hàng có một trong các biểu hiện một mũi, sốt, ho, đau rát họng, khó thở hoặc được xác định mắc bệnh; hoặc được xác định là F1 hoặc F2 khi đang làm việc tại chợ.

PV

Cơ hội cuối sang tên xe không tìm được chủ gốc

Để tạo điều kiện thuận lợi cho người dân sở hữu xe chính chủ, từ ngày 1/8/2020, Bộ Công an cho phép người dân tiến hành sang tên xe qua nhiều đời chủ, kể cả khi không có giấy tờ chuyển quyền sở hữu (mua bán, cho tặng...). Thời hạn giải quyết đăng ký, sang tên đến hết ngày 31/12/2021, do đó, các chủ xe cần tranh thủ cơ hội cuối này.

KHÔNG CẦN GIẤY TỜ VẬN CÓ THỂ SANG TÊN ĐỔI CHỦ

Hơn 1 năm qua, từ khi Thông tư 58/2020 của Bộ Công an có hiệu lực (từ ngày 1/8/2020), Đội CSGT - trật tự, Công an quận Bắc Từ Liêm (Hà Nội) thường xuyên tuyên truyền cho người dân về quy định "mở", cho phép các xe sang tên đổi chủ qua nhiều đời chủ mà không cần giấy tờ mua bán được đăng ký chính chủ xe.

Thiếu tá Trương Quốc Cường, Phó đội trưởng Đội CSGT - trật tự, Công an quận Bắc Từ Liêm cho biết, từ năm 2015 (với ô tô) và từ 2017 (đối với xe máy), tới ngày 1/8/2020 không được phép sang tên xe nếu không có giấy tờ mua bán hợp pháp. Do đó, nhiều người mua bán xe mà không tìm được chủ đúng tên ban đầu đã không thể đúng tên chính chủ cho chiếc xe của mình.

"Thông tư 58 đã "mở", tạo điều kiện tối đa cho những trường hợp trên. Do Thông tư 58 chỉ có hiệu lực trong hơn một năm, nên chúng tôi nỗ lực tuyên truyền để người dân nắm bắt được, đến làm thủ tục sang tên chính chủ xe. Quá trình làm nhiệm vụ tuyên truyền trật tự ATGT tại xã, phường, thị trấn trên địa bàn, cán bộ Đội đều lồng ghép tuyên truyền quy định "mở" này tới người dân", Thiếu tá Cường nói và cho biết, một năm qua, Đội chỉ tiếp nhận số ít hồ sơ đăng ký xe máy mua bán qua nhiều chủ.

Thiếu tá Nguyễn Việt Tiệp, Phó đội trưởng Đội CSGT - trật tự, Công an quận Hoàng Mai (Hà Nội) cũng cho biết, Thông tư 58 đã "mở hết cỡ" để tạo cơ hội đăng ký chính chủ xe. Thế nhưng, sau hơn 1 năm, vẫn rất ít người đến làm thủ tục sang tên đổi chủ. "Lý do có thể người dân ít bị xử phạt lỗi xe không chính chủ, cũng chưa gặp rắc rối nào do xe không chính chủ gây ra, nên không "mặn mà" với cơ hội này", Thiếu tá Tiệp nhìn nhận.

Đại úy Vương Tiến Tâm, Đội trưởng Đội CSGT - trật tự, Công an quận Đống Đa (Hà Nội) cũng cho biết, Đội cũng thường xuyên tuyên truyền quy định này cho người dân, phổ biến tới từng tổ dân phố, nhưng vẫn rất ít người đến làm thủ tục chuyển đổi xe



Người dân làm thủ tục đăng ký xe ô tô tại cơ sở đăng ký xe ô tô số 1, Phòng CSGT Công an TP Hà Nội

SANG TÊN ĐỔI CHỦ CÁCH NÀO?

Theo Thông tư 58/2020, từ ngày 1/8/2020 - 31/12/2021, người có nhu cầu sang tên, đổi chủ xe nhưng không tìm được người chủ ban đầu thì chỉ cần có giấy khai đăng ký sang tên, đi chuyển xe (theo mẫu) và viết cam kết chịu trách nhiệm trước pháp luật về chiếc xe, có xác nhận của công an cấp xã/phường về địa chỉ thường trú của người đang sử dụng xe nộp cho cơ quan đăng ký xe.

Cơ quan đăng ký xe sẽ tiếp nhận và gửi thông báo đến người đúng tên trong đăng ký xe biết và niêm yết công khai tại trụ sở cơ quan đăng ký xe. Sau 30 ngày nếu không có các khiếu nại, tranh chấp thì cơ quan đăng ký xe sẽ giải quyết cấp biển số, giấy chứng nhận đăng ký xe cho người đang sử dụng xe.

• Sau ngày 31/12/2021, những xe mua bán qua nhiều đời chủ mà không làm đúng thủ tục giấy tờ sẽ không thể sang tên đổi chủ. Khi đó, người sở hữu xe sẽ gặp nhiều rắc rối phát sinh và sẽ bị CSGT phạt lỗi "xe không chính chủ" thông qua công tác điều tra, giải quyết TNGT, đăng ký xe và xử lý vi phạm giao thông.

Theo Nghị định 100/2019, lỗi "xe không chính chủ" bị phạt tiền từ 400.000 - 600.000 đồng với cá nhân, từ 800.000 - 1.200.000 đồng đối với tổ chức là chủ xe mô tô, xe gắn máy; phạt từ 2.000.000 - 4.000.000 đồng đối với cá nhân, từ 4.000.000 - 8.000.000 đồng đối với tổ chức là chủ xe ô tô.

chính chủ. "Thông tư 58 chỉ có thời hạn "mở" đến ngày 31/12/2021, người dân cần tranh thủ cơ hội trong 3 tháng cuối này", Đại úy Tâm khuyến cáo.

RẮC RỐI PHÁT SINH

Ví phạm nổi bật gần đây là người QL18, ông V.T.A (ở Mê Linh, Hà Nội) bị tạm giữ xe máy. Tuy nhiên, khi ông tới làm thủ tục nộp phạt lấy xe, thì lực lượng chức năng yêu cầu ông phải chứng minh được quyền sở hữu của mình đối với chiếc xe. Chiếc xe máy này, ông T.A mua ở chợ xe cũ Dịch Vọng (Hà Nội). Khi đó người bán chỉ bàn giao giấy đăng ký xe và một tờ hợp đồng mua bán đã ký sẵn, ông cũng không biết chủ xe trên giấy tờ là ai.

Do không xuất trình được các giấy tờ chứng minh quyền

sở hữu, xe của ông T.A tiếp tục bị tạm giữ để điều tra đối với các trường hợp có dấu hiệu của hành vi phạm tội. "Giá mà xe chính chủ thì mọi việc đơn giản hơn nhiều", ông T.A bực bực.

Ông T.V.M ở Thanh Trì (Hà Nội) thì lại gặp rắc rối khi chiếc xe ông đã bán 5 năm trước, bỗng có một ngày CSGT thông báo xe của ông gây tai nạn rồi bỏ chạy. "Tự nhiên phải đi tới cơ quan công an khai báo, chứng minh đã bán chiếc xe đó, thật phiền toái", ông M. cho hay.

Thiếu tá Phạm Văn Chiến, Đội trưởng Đội CSGT số 6 (Phòng CSGT Công an TP Hà Nội) thông tin, khi xe bị tạm giữ do vi phạm luật giao thông hoặc gây TNGT, cơ quan công an sẽ truy tìm theo đăng ký xe. Và chủ xe trên đăng ký sẽ phải tiếp

tục chịu trách nhiệm liên đới về mặt hành chính cũng như hình sự nếu như xe sau khi đã bán, cho, tặng không sang tên chủ mới mà chiếc xe nằm trong diện tranh chấp, khởi tố hoặc điều tra vụ việc liên quan.

Với những xe bị tạm giữ, theo quy định hiện chỉ có chủ xe đúng tên trên giấy tờ mới có quyền lấy lại xe. Do đó, sẽ rất rắc rối đối với người sử dụng xe nếu chủ xe ở xa hoặc xe sau mua, bán, cho, tặng mà không thể liên lạc được với chủ xe.

"Xe không chính chủ khiến người chủ mới và chủ cũ đều gặp rắc rối và lực lượng chức năng cũng gặp khó khăn trong công tác giải quyết TNGT, xử phạt người vi phạm giao thông", Thiếu tá Chiến nói.

Luật sư Nguyễn Văn Hậu, Phó chủ nhiệm Hội Luật gia TP.HCM cho biết, sở hữu tài sản là quyền lợi của mỗi công dân. Không sang tên đổi chủ xe cũng là hành vi vi phạm, bị xử phạt theo Nghị định số 100/2019.

"Thông tư số 58 của Bộ Công an lần này tháo gỡ cho người dân đăng ký sang tên chính chủ để chứng nhận quyền, tài sản của mình. Việc sang tên đổi chủ dễ dàng, không mất phí, thì người dân cần nhanh chóng thực hiện trong thời hạn cho phép còn lại", luật sư Hậu khuyến cáo.

Theo Trung tá Phạm Việt Công, Trưởng phòng Hướng dẫn đăng ký và Kiểm định phương tiện, Cục CSGT (Bộ Công an), từ nay đến ngày 31/12/2021, thời điểm "mở" cho đăng ký chính chủ các phương tiện qua nhiều đời chủ, các đơn vị quận, huyện, phòng CSGT Công an tỉnh, thành phố đều bố trí người ứng trực trên tinh thần tạo điều kiện tốt nhất cho người mua xe cuối cùng.

Văn Huệ

Sát hại 3 chị em vì mâu thuẫn tình cảm, tiền bạc

Ngày 19/9, Công an tỉnh Sóc Trăng cho biết, đang tạm giữ hình sự Lý Văn Phương (30 tuổi, ngụ ấp Bào Lớn, thị trấn Phú Lộc, huyện Thạnh Trị, tỉnh Sóc Trăng) để làm rõ hành vi Giết người.

Bước đầu, Phương khai nguyên nhân gây án là mâu thuẫn tình cảm và tiền bạc với chị Nguyễn Thị L. (36 tuổi, ngụ xã Châu Hưng, huyện Thạnh Trị, tỉnh Sóc Trăng), chủ quán nhậu Su Su.

Theo lời kể của 1 người dân ở gần hiện trường, khoảng 18h ngày 18/9, họ nghe tiếng la hét ồn ào trong quán nhậu Su Su (đường Dương Kỳ Hiệp, TP Sóc Trăng) do chị L. làm chủ. Ở cùng chị L. còn có chị Nguyễn Thu Tr. (39 tuổi) và chị Nguyễn Thu D. (28 tuổi), đều là chị em với chị L.

Khi mọi người chạy đến thì thấy bàn ghế bị đổ ngã, bên trong có 3 người phụ nữ bị thương, nằm bất tỉnh trên nền nhà. Chị L. và chị Tr. sau đó được xác định đã tử vong, chị D. bị thương nặng, được đưa đi bệnh viện cấp cứu.

Danh tính nghi phạm gây án được xác định là Lý Văn Phương, người tình của chủ quán nhậu Su Su. Phương làm nghề tiếp thị nước giải khát.

Chỉ chưa đầy 2 giờ sau khi vụ án xảy ra, lực lượng chức năng đã xác định được nơi ở của Phương.

Theo Đại tá Phan Văn Ứng, PGĐ Công an tỉnh Sóc Trăng, sau khi sự việc xảy ra, ông đã gọi điện vận động Phương đầu thú và ngay tối 18/9, Phương đã ra đầu thú tại công an địa phương.



Lý Văn Phương tại cơ quan công an

Lời khai ban đầu của Phương thể hiện, nghi phạm có mối quan hệ tình cảm và chung sống như vợ chồng với chị L. Thời gian gần đây, giữa 2 người xảy ra mâu thuẫn về chuyện tình cảm và tiền bạc nên vào chiều 18/9, chị L. cùng chị gái là Nguyễn Thu Tr. đến nhà trọ Phương đang thuê trên đường Lê Văn Tám, phường 3 (TP Sóc Trăng) để nói về chuyện tiền nong. Do sợ ồn ào, lớn tiếng nên Phương kêu chị L. và chị Tr. về quán Su Su trước, rồi Phương sẽ qua nói chuyện sau.

Khi đi từ nhà trọ sang quán của chị L., Phương rẽ vào 1 tiệm tạp hóa mua 2 con dao. Đến quán, gặp chị L., chị Tr. và chị D., giữa hai bên lại tiếp tục xảy ra mâu thuẫn. Do không kiềm chế, Phương đã dùng 2 con dao mang theo đâm liên tiếp nhiều nhất vào người 3 nạn nhân.

Hậu quả, chị L. và chị Tr. tử vong ngay tại chỗ còn chị D. được mọi người đưa đi cấp cứu kịp thời. Ngay sau khi gây án, Phương lên xe rời khỏi hiện trường và sau đó đến cơ quan công an đầu thú.

V. Phong

Hà Nội được phân bổ thêm gần 1,36 triệu liều vaccine Vero Cell

Viện Vệ sinh dịch tễ Trung ương vừa có quyết định phân bổ vaccine phòng Covid-19 đợt 43. Theo quyết định này, Viện phân bổ 8.000.000 liều vaccine phòng Covid-19 Vero Cell cho Trung tâm Kiểm soát bệnh tật của 25 tỉnh, thành phố.

Cụ thể, trong 8.000.000 liều vaccine này, Hà Nội được phân bổ nhiều nhất với gần 1.360.000 liều, tiếp đến Quảng Ninh 700.800 liều; TPHCM, Lạng Sơn, Hải Phòng, Yên Bái mỗi nơi nhận 500.000 liều; Bắc Ninh nhận 400.000 liều; 2 tỉnh: Khánh Hòa, Kiên Giang mỗi nơi 300.000 liều; các tỉnh, thành phố: Bắc Giang, Nam Định, Thanh Hóa, Nghệ An, Quảng Trị, Bình Định, Long An, Đồng Tháp, Lâm Đồng, Tây Ninh... được phân bổ mỗi tỉnh 200.000 liều. Số còn lại, mỗi tỉnh, thành phố được tiếp nhận khoảng 100.000 liều.

Theo quyết định này, CDC các tỉnh, thành phố được phân bổ vaccine tổ chức tiêm ngay cả mũi 1 và mũi 2.

Tính đến sáng 19/9, Việt Nam đã tiêm được 34.100.000 liều vaccine. Trong đó, Hà Nội đã tiêm được hơn 6.400.000 liều, với hơn 5.700.000 liều mũi 1 và hơn 700.000 liều mũi 2. **H.H**

TP Hạ Long mở lại bãi tắm, cho hoạt động thể thao



Bãi tắm Cột 8 trên đường bao biển Hòn Gai được mở trở lại từ trưa 19/9

UBND TP Hạ Long (Quảng Ninh) vừa có văn bản chỉ đạo về việc cho phép mở lại một số hoạt động dịch vụ trong tình hình mới.

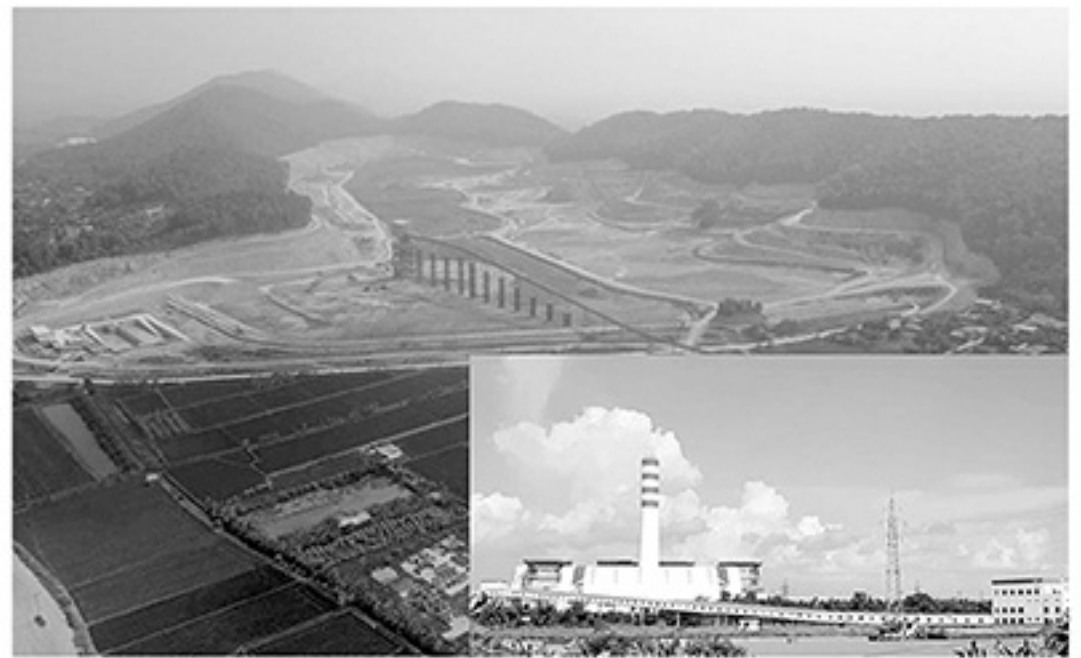
Theo công văn này, từ 12h ngày 19/9, trên địa bàn TP Hạ Long cho phép mở lại một số hoạt động trên địa bàn gồm: Các bãi tắm công cộng; các dịch vụ, hoạt động thể thao (sân bóng đá, phòng tập gym, fitness, yoga, cầu lạc bộ bi-a...); các hoạt động vui Tết Trung thu với yêu cầu thực hiện nghiêm các biện pháp phòng, chống dịch, quy định 5K trong quá trình tổ chức.

UBND TP Hạ Long cũng giao cho UBND các xã, phường tăng cường công tác kiểm tra, giám sát việc thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch Covid-19 đối với các hoạt động được mở lại trên địa bàn, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm.

Được biết, tính đến hết ngày 18/9, TP Hạ Long đã triển khai tiêm phòng vaccine Covid-19 cho 90% dân số từ 18 tuổi trở lên đủ điều kiện tiêm. **Q. Minh**

Xử lý sai phạm tại nhà máy nhiệt điện tỷ đô

Dự án nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương do Công ty TNHH Điện lực Jaks làm chủ đầu tư với tổng vốn đầu tư khoảng 2,2 tỷ USD, được xây dựng trên diện tích gần 200ha tại xã Quang Thành, thị xã Kinh Môn (Hải Dương). Mới đi vào hoạt động khoảng hơn 1 năm, nhưng nhà máy đã vi phạm nghiêm trọng trong việc xây dựng, bảo vệ môi trường và khoáng sản.



Việc xử lý sai phạm tại Nhà máy nhiệt điện BOT Hải Dương sẽ được Tổ công tác của tỉnh Hải Dương triển khai

SAI PHẠM NỔI TIẾP SAI PHẠM

Theo phản ánh của người dân khu dân cư Mạc Ngạn, phường Đông Lạc, TP Chí Linh - khu vực cách con sông Kinh Thầy, đối diện Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương, từ khi nhà máy đi vào hoạt động, hàng trăm hộ dân phải sống trong bức xúc, ảnh hưởng nghiêm trọng đến sức khỏe do ảnh hưởng của bụi và tiếng ồn.

Anh Nguyễn Văn Bình, khu dân cư Mạc Ngạn cho biết: "Đường đi, sân nhà chúng tôi lúc nào cũng bám đầy bụi bẩn do khói bụi. Các gia đình đã phải đóng kín cửa, sử dụng những miếng xốp, nilon để chắn thêm nhưng đó đặc trong nhà. Người già, trẻ nhỏ ho hen suốt".

Không những vậy, nhà máy này còn gây ô nhiễm môi trường đối với các xã Lê Ninh và Quang Thành (thị xã Kinh Môn), khiến người dân phải nhiều lần kiến nghị với chính quyền địa phương để nghị vào cuộc xử lý.

Ông Vũ Đình Bảy, Chủ tịch UBND xã Đông Lạc, TP Chí Linh xác nhận: "Chính quyền xã đã nắm được việc Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương gây ô nhiễm môi trường, ảnh hưởng nghiêm trọng tới sức khỏe, đời sống của người dân. Tuy vậy, do nhà máy này lại nằm trên địa phận thị xã Kinh Môn nên chúng tôi đã kiến nghị TP Chí Linh có văn bản đề nghị cơ quan chức năng tỉnh Hải Dương vào cuộc, xử lý".

Không chỉ gây ô nhiễm môi trường, Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương còn thi công toàn bộ diện tích bãi xỉ thải, đưa vào vận hành từ cuối tháng 9/2020 khi chưa có giấy phép xây dựng, chưa được Bộ NN&PTNT điều chỉnh đưa ra khỏi hành lang thoát lũ. Doanh nghiệp còn xây dựng trên cả phần diện tích khoảng 530m² chưa hoàn thiện thủ tục về đất, chưa được Sở TN&MT bàn giao đất trên thực địa.

Chủ đầu tư, nhà thầu và đơn vị thi công trong quá trình thi công bãi xỉ đã làm mất các mốc ranh giới được bàn giao, có dấu hiệu của việc điện tích thực tế thi công đã vượt ra khỏi ranh giới quy hoạch được duyệt.

Quá trình triển khai dự án, chủ đầu tư và nhà thầu đã đào một lượng lớn đất nhưng toàn bộ số đất này họ tự ý đem ra ngoài bãi khi chưa được UBND tỉnh cho phép theo quy định của Luật Khoáng sản. Quá trình đào đất, san gạt Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương đã xâm phạm nghiêm trọng vào diện tích rừng phòng hộ giáp ranh. Trạm quản lý rừng Kinh Môn đã có nhiều văn bản xử lý, yêu cầu dừng thi công, tuy nhiên các nhà thầu vẫn tiếp tục tiến hành thi công ảnh hưởng

Ngày 18/9, trao đổi với PV Báo Giao thông, đại diện Sở TN&MT Hải Dương cho biết, về việc nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương gây ô nhiễm, HĐND TP Chí Linh cũng đã có văn bản. Sở đã giao cho Chi cục bảo vệ môi trường vào cuộc kiểm tra và sẽ có báo cáo, xử lý trong thời gian sớm nhất.

nhằm trọng tới hệ thống rừng phòng hộ tại địa phương.

LÀM RÕ TRÁCH NHIỆM

Liên quan đến những sai phạm trên tại Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương, Chủ tịch UBND tỉnh Hải Dương Triệu Thế Hùng đã ký quyết định thành lập tổ công tác để khảo sát, đánh giá lại việc xây dựng, đồng thời kiểm tra việc vận hành đường băng chuyển xỉ thải.

Bên cạnh đó, làm rõ trách nhiệm của chủ đầu tư, chính quyền trong việc tái định cư cho người dân, quan tâm, tháo gỡ khó khăn và tạo điều kiện cho người dân bị ảnh hưởng. Tổ công tác cũng sẽ chấn chỉnh công tác quản lý tài nguyên, đất đai, khoáng sản cùng việc xây dựng, quản lý bãi xỉ thải của Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải

Dương. Tổ công tác do Phó chủ tịch UBND tỉnh Lưu Văn Bản làm trưởng đoàn.

Ông Lưu Văn Bản khẳng định: "Việc phối hợp giữa các cơ quan chức năng trong quá trình giải quyết các vấn đề liên quan đến dự án Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương chưa tốt dẫn đến một số tồn tại, hạn chế. Yêu cầu chủ đầu tư dự án Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương cần phối hợp chặt chẽ với cơ quan chức năng, báo cáo, làm rõ các tồn tại, vi phạm".

Ngày 18/9, đại diện UBND thị xã Kinh Môn cho biết, hiện địa phương đang phối hợp chặt chẽ với các sở, ngành chức năng tỉnh Hải Dương xử lý những tồn tại, sai phạm xảy ra tại Nhà máy Nhiệt điện BOT Hải Dương. Hiện Sở TN&MT đã vào cuộc kiểm tra diện tích đất bị khai thác để có cơ sở xử lý.

Phần đề điều bị ảnh hưởng cũng đang được các ngành chức năng tiến hành kiểm tra, yêu cầu chủ đầu tư thực hiện tu sửa, kê lại các phần đề bị hư hỏng. Đối với diện tích đất rừng bị xâm hại, Sở NN&PTNT đã kiểm tra, yêu cầu doanh nghiệp này khẩn trương khắc phục 3 điểm sạt lở tiếp giáp với khu đất bãi xỉ của dự án.

Việt Hòa - Quốc Phương

BẠN HỎI GIAO THÔNG TRẢ LỜI

Đã bị tước GPLX, có bị phạt lỗi không GPLX?

Hỏi:
Tôi lái xe ô tô chạy quá tốc độ và bị CSGT lập biên bản, tước GPLX. Chưa đến thời gian hạn của CSGT giải quyết vi phạm để lấy GPLX về, tôi lại tiếp tục vi phạm giao thông thì có bị coi là không có GPLX?

Trần Văn Toàn
(Quận Hoàn Kiếm, Hà Nội)

Trung tá Vũ Kiên Cường
(Đội CSGT số 10, Phòng CSGT Công an TP Hà Nội) trả lời:
Luật GTĐB quy định đối với người điều khiển phương tiện phải có GPLX và các giấy tờ theo quy định.
Điều 25 Luật Xử lý vi phạm hành chính cũng ghi rõ: Tước quyền sử dụng giấy phép,

chúng chỉ hành nghề có thời hạn là hình thức xử phạt được áp dụng đối với cá nhân, tổ chức vi phạm nghiêm trọng các hoạt động được ghi trong giấy phép, chúng chỉ hành nghề. Trong thời gian bị tước quyền sử dụng giấy phép, chúng chỉ hành nghề, cá nhân, tổ chức không được tiến hành các

hoạt động ghi trong giấy phép, chúng chỉ hành nghề.
Với tình huống như bạn hỏi, nếu đã bị tước GPLX thì bạn không được tham gia giao thông. Vì vậy, CSGT lập biên bản bạn vi phạm lỗi tham gia giao thông không có GPLX là đúng với quy định. Với vi phạm lần hai này, CSGT có thể giữ giấy đăng ký xe ô tô thay vì giữ GPLX của bạn.



Một lái xe bị phạt 17 triệu đồng, tước GPLX, giữ xe tài đi ngược chiều trên cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn (Ảnh minh họa)

Lý do gì khiến cầu thủ Việt kiều "vô duyên" với V-League?

Kể từ khi tiến lên chuyên nghiệp, V-League đã chào đón nhiều cầu thủ Việt kiều về chơi bóng. Tuy nhiên, đa phần trong số này đều chưa tạo được dấu ấn đậm nét về mặt chuyên môn hoặc có thành công vang dội.

CHÌM NỔI PHẦN CẦU THỦ VIỆT KIỀU

Mới đây, CLB Phú Thọ đã chiêu mộ cầu thủ Việt kiều Andrey Nguyễn từ CLB Hải Phòng để phục vụ cho mục tiêu thăng hạng ở mùa giải năm sau. Cầu thủ sinh ra ở Nga không có đất dụng võ ở sân Lạch Tray và việc ra đi là điều chẳng quá bất ngờ. Andrey tất nhiên không phải trường hợp duy nhất gặp khó khăn khi chơi bóng tại V-League.

Đồng đội cũ của Andrey tại CLB Hải Phòng - Adriano Schmidt tuy được đánh giá cao nhưng sự nghiệp khá chìm nổi, thiếu ổn định. Từng có thời điểm anh được nhắc tới như một sự bổ sung cho đội tuyển Việt Nam nhưng đáng tiếc anh chưa đủ xuất sắc để thuyết phục HLV Park Hang-seo.

Cầu thủ Việt kiều nổi

tiếng nhất từng chơi bóng tại Việt Nam là Lee Nguyễn. Năm 2009, anh về Việt Nam khoác áo HAGL rồi Bình Dương nhưng đều không thành công và phải trở lại Mỹ. Đầu mùa giải 2021, Lee tái xuất V-League trong màu áo CLB TP.HCM. Đáng tiếc, anh cũng chưa thể hiện được nhiều trước khi mùa giải năm nay bị hoãn rồi hủy do tác động của dịch bệnh.

Bên cạnh đó, cũng có thể kể ra một số cái tên như Johnny Nguyễn, Keven Nguyễn, Phạm Thanh Tiệp, Bobby Lương Nguyễn Bảo, Emil Lê Giang, Michal Nguyễn từng mang khát khao về Việt Nam chơi bóng và đều không thành công.

Đặng Văn Robert, Mạc Hồng Quân hay Đặng Văn Lâm là ba cái tên hiếm hoi tạo được dấu ấn khi chơi bóng tại V-League. Tuy vậy, ngoại trừ Văn Lâm gây tiếng vang lớn với suất bắt chính ở đội tuyển quốc gia cùng bản hợp đồng sang Thái Lan

Đặng Văn Lâm là cầu thủ Việt kiều hiếm hoi từng chơi tốt tại V-League

và giờ là Nhật Bản chơi bóng. Đặng Văn Robert, Mạc Hồng Quân cũng trải qua nhiều thăng trầm.

Tại giải hạng Nhất, bóng đá Việt Nam ghi nhận có tiền vệ Việt kiều Australia Martin Lo thi đấu dưới màu áo Phố Hiến. Cầu thủ này cũng từng được coi như hiện tượng, được triệu tập vào tuyển U22 Việt Nam nhưng phát triển khá chậm và cho tới nay vẫn chỉ dừng ở dạng tiềm năng.

Theo chuyên gia Vũ Mạnh Hải, đúng là nhiều cầu thủ Việt kiều về Việt Nam chơi bóng không thành công và nguyên nhân chính xuất phát từ năng lực hạn chế. "Trình độ của họ làng nhàng, thậm chí nhiều cầu thủ chơi nghiệp dư hoặc hạng 5, hạng 6 ở nước ngoài nên không đáp ứng được yêu cầu. Riêng trường hợp Lee Nguyễn, tôi được biết do những lý do ngoài chuyên môn nên phải ra đi chứ cậu ấy có trình độ vượt trội so với mặt bằng V-League. Mạc Hồng Quân từng gây sốt nhưng năng lực cũng không thể bứt hẳn lên top đầu", ông Hải lấy ví dụ.

LÀM GÌ ĐỂ HÚT NGUỒN LỰC CẦU THỦ VIỆT TỪ NƯỚC NGOÀI?

Trong những năm gần đây,

Liên đoàn bóng đá Việt Nam đã có những chính sách nhằm thu hút cầu thủ mang dòng máu Việt Nam đang chơi bóng tại nước ngoài về cống hiến cho đội tuyển quốc gia. Tuy nhiên, muốn có bước này, cầu thủ phải mang quốc tịch Việt Nam và nếu chơi bóng tại V-League sẽ là thuận lợi lớn.

Thủ thành Việt kiều Filip Nguyễn từng thổ lộ mong muốn khoác áo đội tuyển Việt Nam nhưng anh không chấp nhận về V-League chơi bóng. Điều này cho thấy, muốn thu hút được những cầu thủ thực sự chất lượng, ngoài sức hút từ đội tuyển, V-League cũng cần tự nâng tầm, đảm bảo sự chuyên nghiệp và cạnh tranh cao.

Bên cạnh đó, chuyên gia Vũ Mạnh Hải nhận định, muốn lấy được cầu thủ tốt thì CLB phải thiết lập mạng lưới thông tin tuyển trạch tốt, có chuyên môn để đánh giá. "Lâu nay, cầu thủ gốc gác Việt Nam chơi bóng ở nước ngoài về Việt Nam đa phần do các mối quan hệ giới thiệu. Mà giới thiệu thì rủi nhiều hơn may. Họ nói cầu thủ này chơi tốt lắm, ghi nhiều bàn lắm nhưng thực tế phải xem anh ta chơi ở đâu, cho



Thủ thành Việt kiều Filip Nguyễn mong muốn khoác áo đội tuyển Việt Nam nhưng anh không chấp nhận về V-League chơi bóng

CHƯA PHẢI LỰC LƯỢNG TỐT NHẤT

Bình luận viên Vũ Quang Huy cho rằng, những cầu thủ Việt kiều về Việt Nam chơi bóng hầu hết chưa phải lực lượng tốt nhất. Một vài cái tên gọi là thành công thì phần nhiều nhờ may mắn, gặp thời và gặp người trao cho cơ hội. Cộng thêm việc nền bóng đá Việt Nam còn thấp, chưa có sự chuẩn mực nên khiến cầu thủ từ nước ngoài về khó hòa nhập.

đội bóng nào. Các đội bóng nên có bộ phận tuyển trạch chuyên trách thẩm định cầu thủ, tốt mới lấy chứ không kiểu vơ bèo vạt tép hoặc làm theo tâm lý chẳng mất gì thì cứ thử, ông Hải nêu quan điểm.

Về phần mình, bình luận viên Vũ Quang Huy nhìn nhận, muốn hút được tài năng là cầu thủ Việt kiều đang chơi bóng ở nước ngoài, trước hết bóng đá Việt Nam cần phải chen được vào top đầu châu Á, gây được tiếng vang lớn ở cả cấp đội tuyển lẫn CLB. Bởi suy cho cùng, cầu thủ nếu về Việt Nam thì thời gian đá cho CLB sẽ chiếm phần lớn, việc được lên tuyển hay không còn phụ thuộc nhiều yếu tố.

Cũng theo ông Huy, mức đãi ngộ cho cầu thủ giỏi ít nhất cũng phải gần chạm tới thu nhập của họ tại nước sở tại. "Muốn làm được như vậy thì bóng đá Việt Nam mà cụ thể là các CLB cần nguồn lực hỗ trợ rất lớn. Còn nếu chỉ trả lương một vài nghìn USD thì đương nhiên chỉ lấy được cầu thủ chất lượng thấp. Những cái tên thực sự tốt họ sẽ lựa chọn nền bóng đá cao hơn, thu nhập tốt hơn". **Hữu Hiệp**

GÓC NHÌN

PSG và dấu hỏi Messi

PSG đã gây thất vọng ở trận ra quân tại Champions League hồi giữa tuần trước khi để đội bóng yếu Club Brugge cầm hòa 1 - 1. Dù có bàn dẫn trong hiệp 1 nhưng đội bóng giàu có nước Pháp không thể bảo toàn lợi thế, cũng chẳng thể ghi thêm bàn kết liễu đối thủ.

Càng thất vọng hơn khi đây là trận đấu HLV Pochettino tung bộ ba "nguyên tử" Neymar - Messi - Mbappe vào sân ngay từ đầu. Về mặt lý thuyết, đây là hàng tấn công mạnh nhất thế giới thời điểm hiện tại. Nhưng chính hàng công đắt giá này lại bất lực trước hàng thủ Club Brugge. Bàn thắng duy

nhất PSG có được được ghi do công của Herrera - một tiền vệ.

Giới chuyên môn ngay lập tức chỉ ra rằng, bộ ba Neymar - Messi - Mbappe chưa kết nối để tạo thành sức mạnh thống nhất mà gần như chỉ chơi theo số trường. Điều này không quá lạ bởi mỗi cá nhân trên đều xứng đáng nắm vai trò đầu tàu. Khi kết hợp lại với nhau để nảy sinh tình trạng nhìn nhau mà đá.

Ngoài ra, cả ba cái tên vừa nêu đều không có ý thức tham gia phòng ngự từ xa, điều tối kỵ trong bóng đá hiện đại. Nói cách khác, họ chỉ tập trung nhiệm vụ tấn công, phần còn lại phó mặc cho đồng đội. Một đội bóng sở hữu tới ba vị trí

như vậy thì đúng là gánh nặng chứ không phải may mắn.

Một chi tiết nữa rất đáng lưu ý, có khoảnh khắc Messi đi bóng giữa vòng vây cầu thủ Club Brugge nhưng 6 đồng đội xung quanh anh không ai đi chuyển phối hợp. Ở đây có hai giả thuyết, một là Messi bị cô lập ở đội bóng mới và hai là các đồng đội đang mắc chứng phụ thuộc tiền đạo Argentina, điều từng diễn ra nhiều năm tại đội tuyển Argentina.

Cả hai giả thuyết này không hề thiếu cơ sở bởi El Pulga với những sự đả ngộ không ai có nền để nảy sinh tâm lý tiêu cực từ phần còn lại của đội bóng. Mbappe



Messi và các cầu thủ PSG thi đấu không tốt khi để CLB Brugge cầm hòa 1 - 1

từng có ý định rời đi và chỉ đồng ý ở lại trong những ngày cuối kỳ chuyển nhượng nhưng không kỳ bất kỳ cam kết nào cho tương lai.

Cạnh đó, Messi xuất sắc ra sao thì chẳng cần phải nói, việc đồng đội quá trông đợi vào cầu thủ Nam Mỹ cũng sẽ ảnh hưởng tới tâm thế chơi bóng.

Tựu chung lại, PSG đưa Messi về có thể đem tới lợi ích về danh tiếng, hình ảnh nhưng chưa hẳn đã tốt trong mục tiêu nâng tầm đội bóng. Thời gian phía trước còn rất nhiều, còn quá sớm để khẳng định mối lương duyên giữa PSG và Messi khó đem hoa kết trái. Tuy vậy, cứ nhìn cách Ronaldo và Juventus từng tới với nhau rồi chia tay thì người hâm mộ đội chủ sân Công viên các Hoàng tử rõ ràng có lý do để lo lắng. **Hàm Yên**

Hội kết của những "ngôi sao lưu lượng" Trung Quốc

Hàng loạt quy tắc, chuẩn mực mới siết chặt hoạt động nghệ thuật, nghệ sĩ khiến làng giải trí Hoa ngữ "đầy sóng" thời gian qua. Từ lệnh hạn chế những ngôi sao theo hình tượng "nuông pháo" (ngôi sao nam theo phong cách ẻo lả, nữ tính), tới siết chặt các "ngôi sao lưu lượng" (ngôi sao trẻ có lượng fan đông đảo)... Điều gì khiến giới chức Trung Quốc mạnh tay chấn chỉnh làng giải trí?



Các show truyền hình "sống còn", tuyển chọn thần tượng được cho là nơi ươm mầm các "ngôi sao lưu lượng"

THỂ HỆ "NGÔI SAO LƯU LƯỢNG" THỪA NHAN SẮC, THIẾU TÀI NĂNG

"Ngôi sao lưu lượng" trở thành khái niệm quen thuộc của làng giải trí Hoa ngữ, chỉ những ngôi sao trẻ nổi tiếng có lượng fan đông đảo. Những tin tức về các ngôi sao này luôn thu hút được lượt xem khổng lồ trên mạng và họ có tầm ảnh hưởng lớn đến truyền thông, dư luận. Danh xưng này được coi như một thể hệ, từ những gương mặt thời kỳ đầu như Lý Dịch Phong, Ngô Diệc Phàm, Dương Dương, Lộc Hàm, Triệu Lệ Dĩnh tới sau này như Tiểu Chiến, Vương Nhất Bác, Dịch Lệ Nhiệt Ba, Trịnh Sáng...

Đáng nói, ngôi sao dạng này luôn gây tranh cãi về chuyên môn, tài năng. Theo Sina, giới chuyên môn nước này chua chát thừa nhận, giờ đây không có ngôi sao thực lực. Nhà phê bình Han Songluo đánh thép nhận xét: "Ngôi sao lưu lượng" là những ảo ảnh được xây dựng bởi sự nhiệt tình một cách trống rỗng. Họ là những con búp bê được thổi phồng bởi sức mạnh của internet. Sức mạnh này có thể dễ dàng biến các ngôi sao thành con rối, chỉ sử dụng khuôn mặt và một tính cách được biểu thị của mình".

Bởi thế, việc giới chức Trung Quốc cấm các chương trình đào tạo thần tượng bởi đây được cho là nơi "ươm mầm" ra những "ngôi sao lưu lượng". Những mặt trái của các chương trình giúp các gương mặt thiếu tài năng nhưng có tài chính dễ dàng tỏa sáng.

"Trừ khi người chơi thực sự có

tài năng vượt trội để có thể bỏ xa đối thủ, còn mọi thứ sẽ tùy khả năng tiền bạc. Một số nghệ sĩ trẻ có gia đình giàu có hay có công ty quản lý nhiều tiền sẵn sàng chi để được đứng đầu bình chọn. Miễn là có lượng truy cập cao thì màn ra mắt của họ sẽ được nhiều người biết đến", Sina phân tích.

Cũng từ đó, dư luận Trung Quốc đẩy lên nỗi lo về "phim rác" - từ ngữ để chỉ những bộ phim bị đánh giá chất lượng tệ hại, diễn viên chủ yếu chọn theo nhan sắc, không có nội lực diễn xuất. Tiêu biểu, bộ phim "Tây du ký mỗi tình ngoại truyện 2" của Ngô Diệc Phàm chỉ đạt 5,5 điểm (trong thang điểm 10) trên trang phim Douban. Phim truyền hình "Vũ động càn khôn" của Dương Dương là "bom xịt" trên Dragon TV. Hay "Pháo đài Thượng Hải" (2019) có sự tham gia của Lộc Hàm bị chê thảm họa, đạt 3,9 điểm Douban...

Nam diễn viên Trần Đạo Minh từng thẳng thắn phê bình kỹ năng diễn xuất của những "ngôi sao lưu lượng": Họ là những sản phẩm đóng gói. Dù cũng hoạt động trong ngành nhưng họ đã gây ảnh hưởng đến danh tiếng và uy tín của nhiều nhà sáng tạo kiệt xuất.

Từ Tân Hoa xã nhìn nhận, những năm qua, các nền tảng mạng xã hội, đặc biệt là Weibo đã tạo điều kiện cho các "ngôi sao lưu lượng" phát triển. Nền tảng này thông thoáng cho người hâm mộ thao



Lộc Hàm là một trong những "ngôi sao lưu lượng" đình đám, theo đuổi hình ảnh "nuông pháo"



Wang Yibo bắt đầu "gặp hạn" với chính sách siết chặt "ngôi sao lưu lượng"

túng dữ liệu truyền thông, từ đó lập ra những bảng xếp hạng danh sách ngôi sao quyền lực. Bởi thế, trong chính sách quản lý mới, Trung Quốc thậm chí đã yêu cầu hủy bỏ các bảng xếp hạng ngôi sao.

Theo giới chuyên môn, động thái siết chặt của cơ quan quản lý lần này, cùng với việc các show "sống còn" bị hủy do hiệu ứng từ loạt sự cố của Ngô Diệc Phàm,

NHIỀU NGÔI SAO BỊ ẢNH HƯỞNG TỨC THÌ

Theo truyền thông Hoa ngữ, một bộ phận dư luận ủng hộ những chính sách siết chặt mới của Cục Quản lý Phát thanh, Điện ảnh và Truyền hình Trung Quốc nhưng cũng không ít người cho rằng, thời đại mới cần mở cửa, nghỉ ngơi về các xu hướng sắc dục, giới tính và đa dạng thẩm mỹ.

Bất chấp những tranh cãi, một điều thấy rõ là các "ngôi sao lưu lượng", "nuông pháo" đang bị ảnh hưởng ít nhiều bởi chính sách siết chặt này. Bộ phim "Quảng đời còn lại xin chỉ giáo nhiều hơn" của Tiểu Chiến bị hoãn phát sóng không lý do. Vương Nhất Bác bị hủy suất tham gia gala Tết Trung thu của CCTV, đồng thời bị hủy tư cách MC của show "Thiên thiên hướng thượng" trên đài Hồ Nam...

Trịnh Sáng... là dấu hiệu ngành công nghiệp thần tượng Trung Quốc đang đến hồi kết.

NỖ LO "TIỂU THỊT TƯƠI"

Cuộc chấn chỉnh làng giải trí của Trung Quốc "nóng" lên khi Cục Quản lý Phát thanh, Điện ảnh và Truyền hình Trung Quốc (Quảng Điện) ra thông cáo kêu gọi tẩy chay những điều chưa đúng đắn. Trong đó, Quảng Điện yêu cầu cấm những nhóm nhạc hay cá nhân nghệ sĩ theo đuổi hình tượng "nuông pháo" hay còn gọi là "tiểu thịt tươi". Đây là những ngôi sao nam theo hình tượng phi giới tính.

Nếu như trước đây, các ngôi

sao nam thường theo hình ảnh một chàng trai nam tính, cứng rắn thì ngày nay, vẻ đẹp của các "tiểu thịt tươi" là những chàng trai có đường nét thanh tú, da trắng, môi đỏ. Các ngôi sao này dễ chiếm được cảm tình của khán giả nữ. Đồng thời, họ được cho là đang định hình một khái niệm mới về vẻ đẹp của nam giới, trái ngược với khuôn mẫu nam nhi truyền thống trước đây.

Hàng loạt ngôi sao nam nổi tiếng là các "tiểu thịt tươi" như Lộc Hàm, Thái Tử Khôn, Chu Chính Đình... Tới nỗi, tờ Nhật báo Tin tức Bắc Kinh cho rằng, sự trở dậy của các "tiểu thịt tươi" là một trong những xu hướng văn hóa lớn nhất trong thập kỷ qua tại Trung Quốc.

Họ sở hữu hàng chục triệu lượt theo dõi trên mạng xã hội, làm đại diện thương hiệu cho nhiều hãng mỹ phẩm, làm đẹp, đóng vai chính trong nhiều dự án phim "bom tấn". Ví như, Lộc Hàm trở thành đại diện của hàng chục thương hiệu, phát triển tới nỗi từng được xếp thứ 2 trong danh sách 100 người nổi tiếng của Forbes Trung Quốc, chỉ sau Phạm Băng Băng.

Hiện tượng này được SCMP đánh giá, đang tác động mạnh mẽ đến thế hệ nam giới mới của đất nước này. Thị trường làm đẹp cho nam giới nước này tăng nhanh, các bộ phim có sự tham gia của "tiểu thịt tươi" thu hút đông đảo người xem. Tiêu biểu, "Pháo đài Thượng Hải" (2019) do Lộc Hàm đóng chính dù bị chê thảm họa vẫn thu về 124 triệu NDT (hơn 450 tỷ đồng).

Dù vậy, xu hướng này khiến giới chức Trung Quốc không thể ngồi yên, cho rằng đã đi quá xa và hình ảnh này đang "đầu độc" giới trẻ Trung Quốc. Tân Hoa Xã chỉ trích gay gắt xu hướng này là "văn hóa bệnh hoạn". Còn Nhật báo Quảng Minh đánh giá đây là "thảm mỹ bất thường" và kêu gọi những người nổi tiếng hạn chế, đừng tiếp tục theo đuổi hình tượng này, nếu không sẽ gặp phiền toái.

Nhã Phong

MV MỚI

Ước mơ Sài Gòn

Nổi niềm tạm gác những ngày thật bình thường, buồn khi Sài Gòn "im lặng" đã được thể hiện qua MV "Ước mơ Sài Gòn".

Đây là ca khúc do ba nhạc sĩ trẻ Cao Bá Hưng - Quán quân Sing my song 2016, Hồ Đức Nhật Tân, Trần Việt Hoàng sáng tác.

Là một bài hát thương "Sài Gòn tôi đang rất đau/Bao nhiêu người rời đi chẳng nói nên câu", nhưng giai điệu bài hát không ủy mị. Trái lại, ca khúc mang tính trẻ trung, thể hiện niềm tin và khát vọng về một ngày mai



Cảnh trong MV "Ước mơ Sài Gòn"

Sài Gòn "khỏi bệnh". Dịch bệnh sẽ được đẩy lùi và những đường phố sẽ nhộn nhịp trở lại. "Những tiếng xe dẫn vui lên nhiều/Dòng người lại vội vã chở những thương yêu".

Theo Cao Bá Hưng, đây là ca khúc anh cùng những người bạn của mình sáng tác dành tặng riêng cho "người bạn" là Sài Gòn. Anh mong, người bạn của mình và cũng là bạn của tất

cả mọi người sẽ sớm khỏe lại. Đồng thời, anh cũng muốn thực hiện món quà tinh thần này gửi đến những y, bác sĩ, những tình nguyện viên tuyến đầu chống dịch và những người đang sinh sống tại Sài Gòn.

MV được ê-kíp thực hiện tại nhà, có sự kết hợp của nhiều giọng ca như Thanh Lan (nhóm Mặt Trời Đỏ), Lê Minh (nhóm MTV), Ngọc Linh, Thái Trinh... Đặc biệt, MV này có sự góp giọng của nhiều y, bác sĩ Bệnh viện Đa liễu tại các điểm chống dịch. Họ đã tự thu âm gửi về cho ê-kíp.

MV lồng những hình ảnh tư liệu đáng quý ghi lại hành trình tu luyện đấu chống dịch, những hộp cơm thiện nguyện... tại TP.HCM ở nhiều địa điểm, mang tới nhiều cung bậc cảm xúc.

Cùng đó, nhiều khán giả cũng tự quay hình gửi lời chúc động viên, tinh thần cho lực lượng nơi tuyến đầu chống dịch và người dân. Các hình ảnh được cài cắm, lồng ghép trong MV mang tới nét dễ thương, tình nghịch, truyền những năng lượng tích cực cho khán giả.

Hiếu Đồng

Tranh cãi dự luật chục tỷ đô "thiên vị" 3 hãng xe của Mỹ

Là một phần trong nỗ lực điện hóa phương tiện giao thông, giám phát thải tại Mỹ, Đảng Dân chủ tại Hạ viện Mỹ đã thông qua dự luật mở rộng trợ giá cho các hãng xe sản xuất phương tiện không phát thải có nhà máy tại Mỹ. Đáng chú ý, trong danh sách này không có các thương hiệu ô tô lớn như Toyota, Honda (Nhật) và kể cả Tesla. Dự luật này sẽ còn phải được Thượng viện chấp thuận.

HỨA MẸN GIẢM 1/3 GIÁ XE

Để xuất các Nghị sĩ Đảng Dân chủ tại Hạ viện đưa ra và được Tổng thống Mỹ Joe Biden ủng hộ, coi đây là một phần quan trọng để hiện thực hóa mục tiêu đưa xe điện chiếm 50% doanh số ô tô tại Mỹ tính đến năm 2030, thúc đẩy công việc sản xuất ô tô tại nước này.

Theo đề xuất, Chính phủ Mỹ có thể trợ giá tới 12.500 USD/phương tiện, đối với các mẫu xe được lắp ráp trong những nhà máy có thỏa thuận thương lượng tập thể với nghiệp đoàn công nhân ô tô tại Mỹ và sử dụng pin được sản xuất tại nước này.

Còn mức trợ giá đối với hầu hết ô tô điện bình thường khác vẫn giữ nguyên 7.500 USD như hiện nay. Các công ty đã đạt mức 200.000 xe điện vẫn tiếp tục hưởng lợi.

Ngoài ra, các Nghị sĩ cũng đề xuất trợ cấp một khoản lên tới 2.500 USD cho người mua xe điện đã qua sử dụng.

Với dự luật này và một số sửa đổi khác, giá một số loại xe điện như Chevrolet Bolt của GM có thể giảm khoảng 1/3, tạo điều kiện để cạnh tranh, thậm chí rẻ hơn các mẫu xe điện cùng phân khúc.

Theo Hạ nghị sĩ Dan Kildee, đại diện bang Michigan, dự luật trợ cấp xe điện mới sẽ có tổng giá trị ước tính 33 - 34 tỷ USD với kỳ vọng trong 10 năm, công nhân Mỹ sẽ được hưởng mức lương tốt hơn từ ngành sản xuất xe điện.

VÌ SAO NGHIỆP ĐOÀN CÔNG NHÂN Ô TÔ MỸ LẠI QUAN TRỌNG?

Theo thông tin mô tả về Nghiệp đoàn Công nhân Ô tô Mỹ (United Auto Workers - UAW) trên tài khoản LinkedIn (trang mạng xã hội dành riêng cho cộng đồng doanh nghiệp), UAW được thành lập từ năm 1935 là một trong những nghiệp đoàn đa dạng và lớn nhất tại khu vực Bắc Mỹ.



Một nhà máy sản xuất ô tô của Toyota tại Mỹ. Ảnh: Detroit Bureau

Công nhân kiểm tra bề mặt ô tô trong nhà máy của Toyota tại Princeton, bang Indiana, Mỹ. Ảnh: AP

UAW có 400.000 thành viên là lao động đang làm việc và hơn 580.000 lao động đã nghỉ hưu, có mặt trong tất cả các ngành kinh tế tại Mỹ, Canada và Puerto Rico.

Tổ chức này đại diện người lao động, thương lượng thỏa thuận với các chủ lao động về lương, thưởng và phúc lợi cho thành viên. Những lao động thuộc UAW sẽ được hưởng nhiều quyền lợi như bảo hiểm y tế do chủ lao động chi trả, phụ cấp chi phí sinh hoạt, đảm bảo lương ổn định, được đào tạo phát triển nghề nghiệp...

UAW sẽ đứng ra tổ chức, kêu gọi người lao động biểu tình khi nhận thấy quyền lợi của công nhân chưa tương xứng.

Tại thời điểm giữa tháng 9 cách đây 2 năm, đã có hơn 48.000 thành viên UAW biểu tình chống General Motors (GM), đánh dấu lần đầu tiên xảy ra biểu tình trên diện rộng trong ngành công nghiệp này kể từ năm 2007.

Phía nghiệp đoàn cho rằng, GM thiếu quan tâm tới chăm sóc y tế, không đảm bảo việc làm và chế độ lương bổng cho công nhân. Mâu thuẫn với nghiệp đoàn khiến GM thiệt hại tới 1 tỷ USD.

TRANH CÃI VỀ PHÂN BIỆT ĐỐI XỬ

Trong dự luật vừa nêu, điều kiện gây tranh cãi nhất chính là phương tiện phải được sản

DỰ LUẬT CÒN PHẢI ĐƯỢC THƯỢNG VIỆN MỸ THÔNG QUA

Dự luật mở rộng trợ giá cho các hãng xe sản xuất phương tiện không phát thải có nhà máy tại Mỹ đã được Ủy ban Giải pháp và Cách thức Hạ viện Mỹ thông qua cách đây vài ngày và sẽ phải vượt qua chướng ngại tại Thượng viện vì tỷ lệ Nghị sĩ giữa hai Đảng Cộng hòa - Dân chủ đang ngang bằng trong khi Đảng Cộng hòa không đồng tình với phần lớn dự luật. Để được thông qua, bắt buộc 50 Thượng Nghị sĩ theo Đảng Dân chủ tại Thượng viện phải chấp thuận.

xuất tại nhà máy có thỏa thuận thương lượng với UAW. Theo đó, chỉ có ba "ông lớn" trong ngành ô tô Mỹ là GM, Ford và Stellantis NV (công ty mẹ của Chrysler) có đủ điều kiện để hưởng lợi.

Trái lại, các thương hiệu sản xuất ô tô nước ngoài đang vận hành tại Mỹ và hãng xe điện mới nổi Tesla không có công đoàn đại diện cho lao động, không được

hưởng mức trợ giá tối đa.

Phản nản về dự luật, Honda - công ty đang có nhà máy sản xuất tại các bang Ohio, Alabama và Indiana cho rằng, công nhân của họ nên được Quốc hội Mỹ đối xử công bằng và không đáng bị phân biệt đối xử chỉ vì không có công đoàn đại diện.

"Nếu Quốc hội Mỹ nghiêm túc giải quyết khủng hoảng khí hậu và mong muốn đạt mục tiêu chế tạo xe điện thì nên đối xử công bằng và bình đẳng với tất cả các loại xe điện do công nhân ngành ô tô Mỹ sản xuất", theo thông báo của Honda.

Tập đoàn Toyota nhận định, dự luật này ảnh hưởng tới mục tiêu chung về giảm khí thải carbon và biến mục tiêu đẩy nhanh tiến trình triển khai phương tiện điện thành điều kiện phân biệt đối xử giữa các công nhân trong ngành sản xuất ô tô Mỹ.

Theo trang tin Enews, tỷ phú Elon Musk, nhà sáng lập Tesla cũng có phản nản tương tự. Chia sẻ qua Twitter, ông Musk tỏ ý nghi ngờ hãng xe Ford và công đoàn UAW đứng sau vận động hành lang cho dự luật này. **Trang Trần**

Renault cắt giảm 2.000 việc làm để chuyển hướng sang xe điện



Bên trong một nhà máy sản xuất ô tô của Renault tại Pháp

Renault, hãng sản xuất ô tô của Pháp, sẽ cắt giảm tới 2.000 việc làm trong lĩnh vực kỹ thuật và phụ trợ tại Pháp, đồng thời thuê thêm nhân sự cho các vị trí khác, theo thông báo được đưa ra tại buổi thảo luận công khai với công đoàn về kế hoạch mới nhất.

Hãng xe này từng thông báo giảm khoảng 4.600 việc làm tại Pháp trong kế hoạch tái cơ cấu chuyển đổi sang ô tô điện. Mặt khác, Renault dự định tuyển thêm 3.000 nhân sự trong các lĩnh vực như khoa học dữ liệu, chuyên gia hóa học, chuyên gia về pin để sản xuất xe điện.

Renault đang có kế hoạch chế tạo 9 mẫu ô tô mới tại Pháp để bắt kịp xu hướng xe điện tại nước sở tại và toàn cầu.

Cách đây vài tháng, hãng ô tô lớn thứ 2 của Pháp thông báo thành lập trung tâm sản xuất ô tô điện "lớn nhất và có sức cạnh tranh nhất châu Âu" mang tên "ElectriCity" nhằm tăng cường sản xuất các dòng xe thân thiện với môi trường.

Tập đoàn Renault đã bán được 115.888 ô tô điện ở thị trường châu Âu trong năm 2020, gấp 2 lần so với doanh số năm trước đó. Song, doanh số chung của hãng trên toàn cầu năm 2020 giảm 21,3% trong bối cảnh thị trường ô tô toàn cầu giảm 14,2% do ảnh hưởng từ đại dịch Covid-19. **B.T**

Khởi hành chuyến tàu đầu tiên nối Thành Đô và Ba Lan



Một chuyến tàu trên tuyến vận tải hàng Trung Quốc - châu Âu xuất phát từ Thành Đô. Ảnh: Xinhua

Cuối tuần qua, một tuyến tàu chở hàng mới thuộc tuyến liên vận quốc tế Trung Quốc - châu Âu đã khởi hành.

Chuyến vận tải kết nối Thành Đô, thủ phủ tỉnh Tứ Xuyên (Trung Quốc) với thành phố cảng Gdansk (Ba Lan) mang theo hàng hóa như: Nội thất, đồ gia dụng, máy móc, thiết bị.

Hoạt động vận tải kết nối Thành Đô với Gdansk, cảng biển quan trọng nhất và là thành phố lớn nhất của Ba Lan, đánh dấu một bước tiến nữa của dịch vụ vận tải hàng hoá Trung Quốc - châu Âu.

Qua đây, hai bên kỳ vọng có thể tăng cường trao đổi kinh tế, thương mại, văn hóa giữa Trung Quốc và Ba Lan cùng các nước khác dọc tuyến đường.

Tính đến thời điểm này, Thành Đô đã bổ sung 8 nhà ga mới ở nước ngoài vào tuyến tàu vận tải hàng từ Trung Quốc - châu Âu, vận tải hàng hóa tới 66 địa điểm tại lục địa già. **Vân Trang**



**TỰ HÀO 60 NĂM
NGÀNH DẦU KHÍ VIỆT NAM
PHÁT TRIỂN CÙNG ĐẤT NƯỚC!**