

3 Xót thương nạn nhân TNGT, hành động vì người đang sống



8 Gần 90.000 tỷ làm đường sắt kết nối cảng cửa ngõ



15 Vì sao Malaysia lại cấm xe ôm công nghệ?



TÀU CÁT LINH - HÀ ĐÔNG CHÍNH THỨC VẬN HÀNH THƯƠNG MẠI:

Nhiều người mua vé tháng đi lại hàng ngày

Trang 9



Từ ngày 21/11, tuyến tàu điện Cát Linh - Hà Đông bắt đầu chuyển sang giai đoạn khai thác thương mại, vận chuyển khách có thu tiền

Ảnh: Tạ Hải

Chuyện DẠC ĐƯỜNG

Ai quyết định thành bại thu phí không dừng?

GS.TS. TỪ SỸ SỬA

Sau gần một năm triển khai dịch vụ thu phí tự động không dừng (ETC) ở các trạm thu phí trên toàn quốc, nhiều trạm thu phí làn ETC rất ít phương tiện qua lại. Còn ở các làn thu phí thủ công, số lượng phương tiện rất đông, thậm chí ùn ứ vào giờ cao điểm.

Xem tiếp trang 2, 3

Tăng tốc sửa chữa triệt để hư hỏng QL1 qua Phú Yên



5

HẢI PHÒNG: Bến xe bị "giam lỏng" trong đêm, nhà xe vạ lây



12

"Xe thịt" tàu "ma" và chuyện "voi chui lọt lỗ kim"



11

Đội tuyển Việt Nam cần làm gì để bảo vệ ngôi vô địch AFF Cup?



13



Thí điểm đi cao tốc phải dán thẻ trả phí tự động

Làn thu phí tự động tại trạm thu phí cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ

2,3

Thí điểm đi cao tốc phải dán thẻ trả phí tự động

TIỂU ĐIỂM

TỶ LỆ SỬ DỤNG THU PHÍ KHÔNG DỪNG VẪN THẤP

Tuyến cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ và Cầu Giẽ - Ninh Bình hiện đang thu phí liên thông và có lưu lượng phương tiện khoảng 60.000 lượt xe/ngày, thuộc diện cao nhất, nhì cả nước.

Ghi nhận của PV Báo Giao thông những ngày đầu tháng 11/2021, hệ thống thu phí không dừng tại cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ - Ninh Bình đều cho thấy hoạt động hiệu quả và chính xác cao. Các phương tiện qua làn lưu thông không dừng đều nhanh chóng, không phải dừng xe, thực hiện các thao tác như lấy thẻ, trả tiền mặt nên không xảy ra ách tắc.

Hiệu quả là vậy, tuy nhiên, sau hơn 1 năm thực hiện thu phí tự động không dừng, lượng phương tiện dán thẻ và sử dụng dịch vụ chỉ chiếm 1/3 tổng số phương tiện lưu thông qua đây.

Ông Vũ Ngọc Oánh, Phó TGD Công ty BOT Pháp Vân - Cầu Giẽ cho hay, tuyến cao tốc này thực hiện thu phí tự động từ tháng 6/2020 ở 40 làn thu phí, nhưng mới chỉ sử dụng có 18 làn. Đến nay, tỷ lệ phương tiện sử dụng dịch vụ mới chiếm khoảng trên 40% trong tổng số lưu lượng phương tiện qua trạm, chưa tương xứng với số tiền đầu tư. Tỷ lệ này phải đạt khoảng 80% mới phát huy hiệu quả.

"Khó khăn nhất hiện nay là thu phí không dừng trên tuyến chưa đồng bộ. Hiện, 100% số làn tại trạm đã lắp thu phí không dừng, nhưng đoạn tuyến Cầu Giẽ - Ninh Bình do Tổng công ty Đầu tư và phát triển đường cao tốc VN (VEC) quản lý mới chỉ có 15/40 làn có ETC. Hơn nữa, nhiều chủ phương tiện chưa dán thẻ, hoặc đã dán nhưng tài khoản không đủ tiền vẫn đi vào làn ETC, gây ùn tắc", ông Oánh cho hay.

Tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng cũng trong tình cảnh tương tự. Theo lãnh đạo Tổng công ty Phát triển hạ tầng và đầu tư tài chính VN (VIDIFI), từ khi dịch vụ thu phí không dừng đưa vào sử dụng, tỷ lệ xe sử dụng dịch vụ thu phí ETC rất thấp, chỉ đạt trung bình khoảng 25% tổng lưu lượng xe trên tuyến. Tại các trạm thu phí, dù

đã mở 2 - 3 làn hỗn hợp nhưng vẫn thường xuyên xảy ra hiện tượng ùn tắc, lượng xe xếp hàng qua trạm kéo dài thường xuyên từ 300 - 500m.

Tỷ lệ người dùng ETC thấp tại trạm thu phí Pháp Vân - Cầu Giẽ và cao tốc Hà Nội - Hải Phòng cũng là tình trạng chung của các trạm thu phí trong cả nước.

Lý giải về thực trạng này, ông Hồ Trọng Vinh, Phó tổng giám đốc Công ty TNHH thu phí tự động VETC cho hay, các làn thu phí đã vận hành hiện vẫn chưa phải là thuận ETC. Nhiều phương tiện chưa dán thẻ, thấy làn vắng xe nên đi vào khiến cho các xe đã dán thẻ nhưng không lưu thông được. Người đã dán thẻ và nạp tiền sử dụng dịch vụ thấy không được ưu tiên nên ức chế, thậm chí bỏ dịch vụ.

"Nhiều người dân vẫn còn giữ thói quen dừng tiền mặt nên chưa dán thẻ. Bên cạnh đó, do còn xảy ra một số lỗi như Không đi nhưng vẫn bị trừ tiền... nên nhiều chủ phương tiện chưa tin tưởng vào hệ thống thu phí không dừng", ông Vinh nói.

THÍ ĐIỂM CAO TỐC CHỈ THU PHÍ KHÔNG DỪNG

Cũng theo ông Hồ Trọng Vinh, đơn vị cung cấp dịch vụ đã sử dụng nhiều giải pháp truyền thông về lợi ích của ETC nhưng hiệu quả chưa nhiều. Tuy nhiên, để người dân tin tưởng sử dụng dịch vụ, việc truyền thông về dự án cần có sự tham gia của các cơ quan quản lý Nhà nước.

"Bên cạnh đó, việc xử phạt xe đi không đúng làn đường cũng cần làm quyết liệt, không để xe không đủ điều kiện đi vào làn ETC", ông Vinh nói.

Ông Tô Nam Toàn, Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ, Môi trường và Hợp tác quốc tế (Tổng cục Đường bộ VN) cho hay, việc tuyên truyền chưa mang lại hiệu quả như mong muốn nên số lượng phương tiện dán thẻ và sử dụng dịch vụ chưa cao. Cả nước đã có hơn 2 triệu xe ô tô dán thẻ thu phí không dừng nhưng mới có khoảng 50% số lượng phương tiện sử dụng dịch vụ.

"Dù Nghị định 100 của Chính phủ đã có chế tài xử phạt phương tiện đi



Hiện có gần 2 triệu phương tiện dán thẻ thu phí không dừng, song chỉ 50% trong số này nạp tiền để sử dụng dịch vụ

sai làn thu phí không dừng gây ùn tắc giao thông tại các trạm thu phí, tuy nhiên việc xử lý chưa được triệt để", ông Toàn nêu và cho biết, Tổng cục Đường bộ VN đang phối hợp với Cục CSGT nghiên cứu, đề xuất sửa đổi Nghị định 100.

"Tổng cục Đường bộ VN cũng đề nghị các ngân hàng tiếp tục miễn phí nạp tiền vào tài khoản thu phí không dừng để khuyến khích các chủ phương tiện sử dụng dịch vụ này", ông Toàn cho hay.

Để thúc đẩy lượng người dùng, theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành, Tổng cục Đường bộ VN đang chuẩn bị thí điểm thuận ETC trên tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng. Tuyến cao tốc này sẽ thu phí hoàn toàn bằng thu phí tự động không dừng, không có thu phí thủ công. Chỉ có phương tiện dán thẻ và nạp tiền sử dụng dịch vụ mới được lưu thông trên tuyến cao tốc này.

Ông Nguyễn Mạnh Thắng, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ VN cho hay, trước khi thực hiện

Tổng cục Đường bộ VN cũng sẽ chỉ đạo các nhà cung cấp dịch vụ ETC tập trung tuyên truyền nâng cao ý thức người dân dán thẻ và sử dụng thu phí không dừng. Trong đó, sẽ đẩy mạnh tuyên truyền về xử phạt xe không đủ điều kiện đi vào làn không dừng theo Nghị định 100. Hiện, Tổng cục đang sửa đổi Nghị định 100 để quy định rõ thế nào là xe không đủ điều kiện đi vào làn ETC như: Xe không dán thẻ, tài khoản không có hay không đủ tiền. Việc này sẽ thuận tiện hơn cho công tác xử phạt của lực lượng chức năng.

Ông Nguyễn Mạnh Thắng, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ VN

thí điểm, Tổng cục Đường bộ VN sẽ tuyên truyền trong 4 tháng để người dân chuẩn bị, dán thẻ ETC để lưu thông trong thời gian từ nay đến hết quý I/2022. Sau thời gian này, xe không có đủ điều kiện thu phí không dừng sẽ không được lưu thông trên tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng.

Nói về tính khả thi của việc thí điểm này khi những vướng mắc về lượng xe dán thẻ chưa nhiều và chưa có chế tài truy thu trả sau khi tài khoản không đủ tiền, ông Thắng cho hay, người dân có quyền lựa chọn, vì hiện cao tốc Hà Nội - Hải Phòng đã

có QLS chạy song song. Về tài khoản giao thông đã liên thông với tài khoản của ngân hàng thông qua ví điện tử sẽ giải quyết được tình trạng không có tiền trong tài khoản.

"Mục tiêu khi thí điểm là nâng cao hiệu quả sử dụng dịch vụ thu phí tự động không dừng. Sau thời gian thí điểm, trường hợp thành công sẽ nhân rộng ra các tuyến cao tốc trong cả nước, nhất là đối với tuyến cao tốc Bắc - Nam. Đối với cao tốc Bắc - Nam người dân cũng có quyền lựa chọn tuyến QL1 và các tuyến quốc lộ khác", ông Thắng cho hay. **Trần Duy**

CHUYỆN ĐỌC ĐƯỜNG

Ai quyết định thành bại thu phí không dừng?

GS.TS. Từ Sỹ Sùa - Giảng viên cao cấp Trường Đại học GTVT Hà Nội

(Tiếp theo trang 1)

Nhiệm vụ đẩy nhanh số lượng phương tiện dán thẻ cũng trở nên khó khăn. Hiện, cả nước có khoảng gần 2 triệu phương tiện đã dán thẻ, chiếm chưa đầy 50% tổng số phương tiện cần dán. Trong số này, chỉ có khoảng 50% phương tiện đã

nạp tiền để sử dụng dịch vụ.

Điều đó cho thấy, mục tiêu vận hành thu phí ETC tại tất cả các trạm trên toàn quốc đã đạt được, nhưng hiệu quả không cao vì lượng người sử dụng còn rất thấp. Câu hỏi đặt ra là vì sao người dân không mặn mà với việc dán thẻ một lần để trừ tiền dần mỗi lần qua trạm, dù việc đó khiến họ đỡ mất công thao tác mỗi lần qua trạm?

Có rất nhiều lý do khiến người dân chưa mặn mà với việc sử dụng dịch vụ thu phí không dừng. Đầu

tiên, việc thu phí không dừng chưa mang tính cấp thiết đối với người sử dụng. Bởi nhiều trạm thu phí số làn thu phí không dừng vẫn ít hơn làn thu tiền mặt nên đôi khi lựa chọn trả tiền mặt vẫn thuận tiện hơn.

Thói quen sử dụng tiền mặt của người dân dẫn đến việc phải bỏ sẵn một khoản tiền nhất định trong tài khoản không sử dụng hàng ngày vẫn được coi là thừa thãi khi việc di chuyển đường dài là không thường xuyên. Bên cạnh đó, việc truyền thông về lợi ích của thu phí không

dừng đến đối tượng người dùng chưa thực sự được quan tâm.

Không thể phủ nhận, cái mới ra đời sẽ không tránh khỏi sai sót. Trong khi hệ thống thu phí điện tử không dừng lần đầu tiên được triển khai tại Việt Nam, việc quản lý vận hành liên quan đến nhiều đối tượng nên quá trình vận hành vẫn còn tồn tại một số lỗi, bất cập gây bất tiện cho chủ phương tiện. Đây không phải là vấn đề lớn và sẽ được nhanh chóng khắc phục để hoàn thiện dịch vụ.

Những ưu việt của dịch vụ thu phí ETC đã được khẳng định, đó là giúp giảm ùn tắc và minh bạch trong thu phí BOT, giúp giảm lây lan dịch bệnh do không còn tiếp xúc giữa tài xế và nhân viên thu phí. Vấn đề còn lại là sự hợp tác, chia sẻ của người dân.

Nếu những bất cập do người dân phản ánh đã được các cơ quan chức năng, các nhà cung cấp dịch vụ tiếp thu giải quyết, thì ở chiều ngược lại, người dân cũng cần chủ động tham gia dịch vụ. Thực tế, vẫn còn rất

Đến nay, cả nước đã có hơn 2 triệu xe ô tô dán thẻ thu phí không dừng nhưng mới có khoảng 50% số lượng phương tiện sử dụng dịch vụ. Dự kiến tới đây, tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng được chọn triển khai thí điểm chỉ thu phí tự động không dừng, không có thu phí thủ công. Sau thời gian thí điểm, nếu thành công sẽ nhân rộng ra các tuyến cao tốc trong cả nước, nhất là đối với tuyến cao tốc Bắc - Nam.

Hết quý I/2022 sẽ hoàn thiện hạ tầng ETC

Tim hiểu của PV Báo Giao thông, hiện nay, sau 2 giai đoạn lắp đặt, hiện đã có 112 trạm thu phí trên toàn quốc vận hành hệ thống thu phí điện tử không dừng. Đến nay, sau khi khắc phục một số bất cập trong việc kết nối liên thông dữ liệu của 2 giai đoạn, chủ phương tiện đã có thể sử dụng một thẻ thu phí điện tử không dừng để lưu thông qua các trạm thu phí.

Theo ông Tô Nam Toàn, Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ, Môi trường và Hợp tác quốc tế (Tổng cục Đường bộ VN), hiện đã có 63 trạm lắp đủ 100% làn thu phí ETC (4 - 8 làn), có 30 trạm đã lắp hơn 3 làn, còn 19 trạm mới lắp đặt được 2 làn. Hiện, cả nước vẫn còn hơn 120 làn thu phí chưa được lắp đặt hệ thống thu phí không dừng. Dự kiến, sẽ đóng 62 làn thủ công sau khi vận hành thu phí điện tử không dừng.

"Tổng cục đã yêu cầu các nhà đầu tư BOT thiết kế bổ sung hệ thống, mua sắm trang thiết bị để hoàn thành việc tăng số làn theo quy định vào quý I năm sau. Đây là trách nhiệm của các nhà đầu tư BOT phải thực hiện. Dự án nào không thực hiện sẽ đóng các làn thu phí thủ công. Tiến tới tại các trạm thu phí chỉ có 1 làn hỗn hợp ETC và MTC. Tại những làn thuần ETC sẽ không có nhân viên ngồi trong cabin để tránh hiểu lầm cho lái xe", ông Toàn cho hay.

Còn trên cao tốc, VEC hiện đang quản lý 4 dự án. Tuy nhiên, ngoài 15 làn đã được lắp đặt và vận hành thu phí không dừng trên tuyến Cầu Giẽ - Ninh Bình, các tuyến còn lại đang án binh bất động. Những tuyến cao tốc của VEC như Nội Bài - Lào Cai, Đà Nẵng - Quảng Ngãi và TPHCM - Long Thành - Dầu Giây là những tuyến cuối cùng trên cả nước chưa triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng. Vương mặc lớn nhất là do chưa có nguồn vốn dành cho hạng mục này.

Tim hiểu của PV, hiện VEC đã tính đến phương án thuê một đơn vị lắp đặt và vận hành thu phí không dừng. VEC đã báo cáo cấp có thẩm quyền để được

xử lý vướng mắc về nguồn vốn đầu tư cho khoảng 140 làn thu phí, với số vốn dự kiến khoảng 4.000 tỷ đồng.

Ông Nguyễn Hải Long, Phó giám đốc Trung tâm Giám sát khai thác vận hành của VEC cho hay, dự kiến sẽ chia theo từng giai đoạn, từng tuyến để đầu tư, không đầu tư cùng lúc 4.000 tỷ đồng. Như vậy sẽ dễ bố trí được nguồn ngân sách.

Tổng cục Đường bộ VN cho biết thêm, phương án bố trí vốn ngân sách để VEC tiến hành đầu tư hệ thống thu phí không dừng sẽ được thực hiện sau khi đơn vị này được phê duyệt để án tài cơ cấu. Trước mắt, với kế hoạch đi thuê dịch vụ, cơ quan chức năng sẽ đưa ra các khuyến cáo để VEC triển khai kịp tiến độ và liên thông được với hệ thống trên toàn quốc.

Liên quan giải pháp xử lý dứt điểm việc đầu tư hệ thống ETC đối với các tuyến cao tốc do VEC quản lý, ông Nguyễn Mạnh Thắng, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ VN cho hay, Bộ GTVT và Tổng cục Đường bộ VN đang tích cực làm việc với Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước để xem xét hình thức đầu tư hệ thống thu phí không dừng các tuyến cao tốc của VEC.

Quá trình tài cơ cấu VEC sẽ mất nhiều thời gian. Trước mắt, phương án vốn sẽ theo hướng lựa chọn một trong hai nhà cung cấp dịch vụ hiện nay và Công ty TNHH thu phí tự động VETC và Công ty cổ phần giao thông số (VDTC).

"Phương án triển khai đầu tư hệ thống thu phí điện tử không dừng cho 4 tuyến (140 làn) do VEC quản lý theo phương án đầu thầu thuê dịch vụ thu phí điện tử không dừng. Sau khi đầu thầu, nhà cung cấp dịch vụ sẽ lắp đặt hệ thống thu phí ETC tại trạm và vận hành khai thác. Nguồn kinh phí để trả cho nhà cung cấp dịch vụ sẽ được lấy từ kinh phí tổ chức thu phí một dừng (MTC) hàng năm hiện nay của VEC. Theo tính toán, chi phí trả cho thu phí không dừng sẽ thấp hơn cho phí thu thủ công của VEC", ông Thắng cho hay.

T.Duy



Các đại biểu tưởng niệm nạn nhân tử vong do TNGT

Ảnh: Tạ Hải

Xót thương nạn nhân TNGT, hành động vì người đang sống

Hưởng ứng "Ngày thế giới tưởng niệm các nạn nhân tử vong do tai nạn giao thông" tại Việt Nam năm 2021, tối 21/11, Ủy ban ATGT Quốc gia tổ chức Lễ tưởng niệm nạn nhân TNGT với thông điệp "Tưởng nhớ người đi - Vì người ở lại".

Đây là năm thứ 10 sự kiện này được tổ chức tại Việt Nam và là năm thứ 2 Ủy ban ATGT Quốc gia phối hợp với Đài Truyền hình Việt Nam và Công ty ô tô Toyota Việt Nam tổ chức chương trình truyền hình trực tiếp "Người bạn đường" gắn với "Lễ tưởng niệm các nạn nhân tử vong do TNGT".

Phát biểu tại lễ tưởng niệm, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban ATGT Quốc gia Phạm Bình Minh cho biết, theo báo cáo của Tổ chức Y tế thế giới, mỗi năm có gần 1,3 triệu người tử vong và gần 50 triệu người bị thương do TNGT gây ra.

Ở Việt Nam, với nỗ lực của cả hệ thống chính trị và nhân dân, TNGT trong những năm qua luôn giảm cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết và số người bị thương.

Tuy vậy, hàng năm vẫn có gần 7.000 người thiệt mạng do TNGT, cùng với trên 11.000 người bị thương tật suốt đời. Chỉ riêng 11 tháng đầu năm nay, TNGT đã cướp đi sinh mạng của hơn 5.000 người. Thiệt hại không gì bù đắp được.

"Hơn thế nữa, phía sau những vụ TNGT là hàng vạn mái ấm gia đình bị tổn thương; hàng ngàn cháu nhỏ vĩnh viễn mất đi cha, mẹ; bậc phụ lão mất đi chốn nương tựa cho những năm tháng cuối đời. Nỗi đau này là lời nhắc nhở cho tất cả mọi người về sự trân quý không gì so sánh được của cuộc sống", Phó Thủ tướng nói.

Nhấn mạnh tinh thần "Tưởng nhớ người đi - Vì người ở lại", Phó Thủ tướng Phạm Bình Minh khẳng định, đây cũng chính là thời điểm mỗi người chúng ta tự hỏi chính mình: Làm gì để kéo giảm TNGT? Làm gì để mọi người không phải âu lo trước nguy cơ TNGT và rủi ro lây nhiễm bệnh dịch trong mỗi chuyến đi? Làm gì để mọi nhà đều được đầm ấm, sum vầy bên mâm cơm mỗi khi chiều về?

Để trả lời những câu hỏi trên, Phó Thủ tướng Phạm Bình Minh kêu gọi các cơ quan Trung ương và địa phương, các đơn vị, tổ chức quyết liệt và kiên trì thực hiện các giải pháp bảo đảm trật tự ATGT, toàn thể nhân dân hãy nghiêm chỉnh chấp hành quy định pháp luật về ATGT; thực hiện Đã uống rượu, bia - Không lái xe; Không phóng nhanh, vượt ẩu; Luôn đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô, xe máy; Luôn thắt dây an toàn khi ngồi trên ô tô; Nhường nhịn, giúp đỡ nhau khi tham gia giao thông... cùng nhau tạo lập một môi trường giao thông an toàn, thân thiện.

Gửi lời thăm hỏi và chia buồn sâu sắc của Chính phủ đến tất cả các gia đình có nạn nhân tử vong do TNGT tại Việt Nam, Phó Thủ tướng Phạm Bình Minh đề nghị mỗi người hãy cùng chia sẻ, cùng chung tay xoa dịu những nỗi đau mà TNGT đã gây ra cho các nạn nhân TNGT và gia đình của họ.

"Hãy vì niềm xót thương những người đã mất mà hành động vì sự an toàn của những người đang sống", Phó Thủ tướng chia sẻ.

Cũng tại lễ tưởng niệm, trong khuôn khổ chương trình "Người bạn đường", các chiến sĩ CSGT, bác sĩ, đại diện doanh nghiệp, tổ chức cá nhân tiêu biểu... đã chia sẻ nhiều câu chuyện xúc động về nhiệm vụ

đảm bảo trật tự ATGT, công tác phòng chống dịch, khám chữa bệnh cho nạn nhân TNGT, tổ chức những chuyến xe 0 đồng giúp bệnh nhân nghèo... trong những ngày giãn cách xã hội.

Ủy ban ATGT Quốc gia cho biết, trong bối cảnh đại dịch Covid-19 tác động mạnh mẽ lên mọi mặt đời sống - xã hội, giao thông cũng không ngoại lệ; các lực lượng chức năng vừa thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự ATGT, vừa chống dịch với tinh thần quả cảm, tận tâm tận lực nhằm đảm bảo mạch giao thông phục vụ kinh tế - xã hội.

Năm An toàn giao thông 2021 với chủ đề "Nâng cao hiệu lực, hiệu quả thực thi pháp luật bảo đảm trật tự an toàn giao thông", Ủy ban ATGT Quốc gia thông qua Chương trình "Người bạn đường" góp tiếng nói tri ân đến lực lượng chức năng và tưởng niệm những người đã không trở về nhà do TNGT; kêu gọi mỗi người dân hãy cùng chia sẻ, chung tay xoa dịu những nỗi đau, mất mát mà TNGT đã gây ra.

Tại Việt Nam, lần đầu tiên Ủy ban ATGT Quốc gia phát động kế hoạch hưởng ứng "Ngày thế giới tưởng niệm các nạn nhân tử vong do TNGT" vào ngày 19/11/2012 và từ năm 2013 đến nay được tổ chức thường niên trong phạm vi cả nước.

Đây là dịp chia sẻ những đau thương, mất mát, cảnh báo cho toàn xã hội về thảm họa TNGT, các nguyên nhân và nguy cơ gây TNGT; nâng cao nhận thức, ý thức của toàn dân để phòng tránh TNGT; tinh thần trách nhiệm của các lực lượng làm công tác bảo đảm ATGT. Đồng thời, kêu gọi sự giúp đỡ, chia sẻ từ cộng đồng về những tổn thất, mất mát, khó khăn của các nạn nhân, gia đình nạn nhân TNGT.

Trần Duy

hiều người dân chưa quan tâm, không sử dụng dịch vụ ETC vì thói quen sử dụng tiền mặt, vì ngại làm quen với dịch vụ mới...

Thu phí ETC là dịch vụ tự chọn, chỉ có thể khuyến khích người dân sử dụng. Để khuyến khích người dân, các nhà cung cấp dịch vụ phải chứng minh dịch vụ của mình tốt, đảm bảo thuận tiện, mang lại lợi ích cho người sử dụng.

Muốn vậy, những bất cập trong vận hành hệ thống phải được khắc phục triệt để. Bên cạnh đó, các đường

đây nóng phải thông suốt, kịp thời xử lý những bất cập, tránh gây bức xúc cho khách hàng.

Sau nhiều năm nỗ lực của các cơ quan quản lý, hệ thống hạ tầng thu phí không dừng trên toàn quốc đã dần hoàn thiện. Tuy nhiên, đây chỉ là điều kiện cần, sự thành bại của thu phí tự động không dừng phụ thuộc rất lớn vào điều kiện đủ là chủ phương tiện có sử dụng dịch vụ hay không. Mỗi người dân cần nhìn thấy lợi ích của thu phí không dừng thì ETC mới có thể đi vào cuộc sống.

Trần Duy (Ghi)

ĐÀ NẴNG:

Mở lại toàn bộ hoạt động vận tải khách trừ vùng dịch cấp 4

Theo đó, đối với các địa phương được xác định cấp độ dịch ở cấp 1 hoặc cấp 2, vận tải hành khách bằng xe hợp đồng, xe du lịch, xe taxi, xe buýt, phương tiện vận chuyển khách du lịch ĐTNĐ và vận tải chở người nội bộ hoạt động bình thường.

Hoạt động vận tải hành khách theo tuyến cố định liên tỉnh bằng ô tô hoạt động bình thường và đáp ứng các yêu cầu về công tác phòng, chống dịch của địa phương hai đầu tuyến.

Trường hợp địa phương được xác định cấp độ dịch ở cấp 3, vận tải khách bằng xe hợp đồng, xe du lịch, xe taxi, xe buýt, hoạt động không quá 50% tổng số phương tiện của đơn vị. Vận chuyển tối đa không vượt quá 50% số người được phép chở trên phương tiện.

"Vận tải khách tuyến cố định liên tỉnh hoạt động tối đa không vượt quá 50% số chuyến và vận chuyển tối đa không vượt quá 50% số người được phép chở trên phương tiện", hướng dẫn nêu.

Nếu địa phương được xác định cấp độ dịch ở cấp 4 hoặc cách ly y tế (phong tỏa) thì dừng hoạt động vận tải khách đối với xe tuyến cố định, xe buýt, xe taxi, xe hợp đồng, xe du lịch, xe điện bốn bánh thí điểm vận chuyển khách du lịch, tàu vận chuyển khách du lịch ĐTNĐ. VNhân

QUẢNG NAM:

Nhà thầu làm ĐT609B đảm bảo ATGT sau phản ánh của Báo Giao thông

Biển báo, rào chắn được lắp đặt tại các vị trí thi công công trình

Đi dọc tuyến thi công công trình nâng cấp mở rộng tuyến đường ĐT609B thuộc dự án bổ sung cầu Giao Thủy qua địa bàn xã Đại Hiệp (huyện Đại Lộc, tỉnh Quảng Nam), PV ghi nhận các điểm, vị trí thi công đã được nhà thầu lắp đặt, gia tăng các biện pháp đảm bảo ATGT sau khi nhận được thông tin phản ánh của Báo Giao thông.

Ghi nhận tại hiện trường, các vị trí thi công, các vị trí thi công đang dở, khu vực đang thi công rào chắn, mương thoát nước được gia tăng biển báo, rào chắn, cọc tiêu để cảnh báo, phân luồng, hướng dẫn giao thông. Các vị trí cọc sắt thép nhô cao như "bẫy hổ chông" được cắt bỏ, lắp đặt biển báo, rào chắn theo phương án đảm bảo ATGT.

Đại diện Ban QLDA Đầu tư xây dựng tỉnh Quảng Nam cho biết: Ngay sau khi nhận được thông tin phản ánh của Báo Giao thông, đơn vị đã yêu cầu nhà thầu khắc phục, chấn chỉnh.

Ngoài việc lắp đặt, gia tăng các biện pháp đảm bảo ATGT, nhà thầu cũng tăng cường hệ thống đèn chiếu sáng vào ban đêm, nhằm tạo điều kiện đi lại thuận lợi, an toàn cho người dân, phương tiện. **Đ.Thắng**

Quy trình xử lý môi trường nghiêm ngặt trên tàu hỏa

Đường sắt đang siết chặt các biện pháp đảm bảo vệ sinh môi trường trên các đoàn tàu khách, nhất là các quy định về an toàn phòng dịch Covid-19.

TOA XE PHẢI "SẠCH TRONG, SẠCH NGOÀI"

Đến ga Hà Nội vào buổi sáng, hành khách dễ dàng bắt gặp hình ảnh các nhân viên đang cẩn thận vệ sinh toa xe khách để chuẩn bị đón khách chuyển tàu chiều. Bên ngoài, một tổ nhân viên phun nước, cọ rửa thùng xe; Bên trong tổ khách cầm cụ lau rửa vệ sinh nội thất, từ nhà vệ sinh đến thành vách, thậm chí từng chi tiết như tay nắm cửa.

Ông Đào Việt Thắng, Trạm trưởng Trạm Tiếp viên đường sắt Hà Nội cho biết, đây là tác nghiệp bắt buộc để đảm bảo toa xe khi đưa ra vận dụng. Đón khách đi tàu phải "sạch trong, sạch ngoài", nâng cao chất lượng phục vụ hành khách, đem lại sự an tâm, thoải mái cho hành khách khi đi tàu. Sau khi đội vệ sinh chuyên nghiệp hoàn thành công việc, trưởng tàu khách sẽ phải kiểm tra, nghiệm thu, đảm bảo chất lượng mới đồng ý bàn giao toa xe.

Không chỉ chất lượng vệ sinh toa xe, các trang thiết bị phục vụ hành khách cũng được kiểm tra, đảm bảo đầy đủ, hoạt động tốt trước khi tàu đón khách, xuất phát. Như điều hòa không khí, hệ thống thông gió để khi tàu chạy, trong toa xe thoáng khí; Thiết bị vệ sinh tự hoại hoạt động bình thường, các vật dụng như thùng rác, xà phòng, sáp thơm... được bố trí đầy đủ, đúng vị trí để tránh gây mùi hôi trong toa xe.

Còn khi tàu chạy trên đường, theo Trưởng tàu khách Nguyễn Trường Thọ, các nhân viên trên tàu sẽ phải thực hiện vệ sinh toa xe theo các quy định cụ thể như: Thu gom rác, lau bàn, lau sàn, phun xịt hương khử mùi sau khi phục vụ suất ăn chính cho hành khách; Thường xuyên kiểm tra, vệ sinh các vị trí để bẩn, gây ra mùi hôi trong toa xe như khu vực rửa mặt, khu vực thùng rác đầu toa. Thường xuyên nhắc nhở hành khách vứt rác vào nơi quy định, không hút thuốc trong toa.

Bà Hàn Như Quỳnh, Trưởng ban Hợp tác quốc tế - Khoa học công nghệ Tổng công ty Đường



Nhân viên đường sắt phun khử khuẩn toa ghế ngồi sau khi tàu kết thúc hành trình

Nhân viên vệ sinh, khử khuẩn các vị trí dễ lây lan dịch Covid-19 trên tàu

sắt VN cho biết, mỗi đơn vị phục vụ trên tàu sẽ có quy định, xây dựng quy trình tác nghiệp riêng để đảm bảo môi trường trên toa xe khách. Tuy nhiên, các quy trình đều phải thực hiện theo đúng quy định về quản lý và bảo vệ môi trường của Tổng công ty Đường sắt VN, trong đó có nhiều quy định cụ thể về đảm bảo môi trường trên toa xe khách.

Cụ thể, đối với chất thải rắn sinh hoạt, trên mỗi toa xe khách đều được bố trí các thùng lưu chứa rác tạm thời tại đầu toa xe, thùng rác nhỏ tại mỗi khoang hành khách và trong buồng vệ sinh để thu gom rác. Sau đó, nhân viên trên tàu thu gom, chứa trong các bao bì bọc kín, không để rơi vãi gây phát tán ra môi trường và đưa xuống các ga. Tại các ga, rác được chuyển giao cho các đơn vị xử lý môi trường địa phương theo quy định. Các đơn vị xây dựng và đưa các tiêu chí đánh giá vệ sinh môi trường trong quy trình kiểm tra đoàn tàu.

ĐẢM BẢO AN TOÀN PHÒNG DỊCH COVID-19

Thường xuyên đi tàu trong mùa dịch, kể cả phục vụ trên những chuyến tàu chuyên biệt đón người dân từ TP.HCM và các tỉnh phía Nam về quê, Trưởng tàu Trần Văn Trí cho biết, với những

Hiện nay, trên tàu cũng nghiêm cấm vận chuyển hàng hóa là đồ tươi sống dễ hư hỏng như các loại thịt, rau, củ, hoa, hay đồ có đặc tính gây mùi khó chịu như các loại mắm, sấu riêng... khi chưa được đóng gói cẩn thận, có bao bì, đảm bảo chắc chắn không gây ảnh hưởng đến hành khách, hành lý, hàng hóa khác.

chuyến tàu khách hiện nay, càng phải tăng cường thực hiện vệ sinh môi trường, đảm bảo an toàn phòng dịch Covid-19.

"Quy định của đơn vị đối với tàu bình thường là 3 giờ thực hiện vệ sinh toa xe một lần, nhưng với tàu khách hiện nay, chúng tôi thực hiện thường xuyên hơn do nguy cơ lây nhiễm dịch cao hơn. Phòng vệ sinh cứ 30 phút phải làm vệ sinh, khử khuẩn một lần, chậm lắm 1 giờ phải làm 1 lần. Rồi buồng rửa mặt, tiếp theo là dọc hành lang và các cửa phòng khách, các vị trí dễ tiếp xúc, dễ lây lan dịch như tay nắm cửa, mặt bàn... đều thường xuyên được lau khử khuẩn", Trưởng tàu Trí nói.

Để hạn chế tiếp xúc, tổ tàu nhắc nhở hành khách vứt rác sinh hoạt vào nơi quy định để nhân viên thu gom. Rác sau khi thu gom, bọc kín cũng được xịt khử khuẩn trước khi đưa xuống ga để xử lý theo quy định.

Ông Phạm Văn Bảy, Trạm trưởng Trạm Tiếp viên đường sắt

Sài Gòn cho biết, công tác đảm bảo vệ sinh môi trường, phòng dịch Covid-19 trên tàu khách hiện nay được thực hiện nghiêm ngặt hơn. Ngoài quy định 3 tiếng phun khử khuẩn trong toa xe một lần, nhân viên còn phải thường xuyên kiểm tra nhiệt độ toa xe để đảm bảo duy trì nhiệt độ quy định trong phòng dịch.

Đồ vải như chăn, ga... sau khi khách dùng xong phải gom lại và phun khử khuẩn toàn bộ để tránh lây lan cho các bộ phận khác; Đồng thời phục vụ chăn, ga mới đối với hành khách mới lên tàu. Nhân viên cũng thường xuyên kiểm tra xà phòng, dung dịch rửa tay sát khuẩn tại đầu toa xe, nếu hết phải bố trí ngay để hành khách sử dụng.

"Kết thúc hành trình, toa tàu lại được phun, vệ sinh khử khuẩn. Với việc thực hiện nghiêm các giải pháp tăng cường phòng dịch Covid-19 trên tàu khách như vậy, hành khách yên tâm đi tàu, đảm bảo an toàn", ông Bảy nói.

Ông Bảy cũng cho biết, cùng với làm vệ sinh toa xe, ngành Đường sắt còn quy định định kỳ phun chất khử mùi, quy định nhiệt độ điều hòa tối thiểu để đảm bảo chất lượng không khí, xử lý mùi tàu trong môi trường toa xe điều hòa đóng kín. Ngoài ra, Trung tâm Y tế đường sắt sẽ có nhân viên đi kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất việc đảm bảo môi trường trên tàu, từ chất lượng không khí, vấn đề rác thải. Định kỳ hàng tháng phun khử trùng toa xe, phun thuốc khử côn trùng như gián, rệp và phun phòng dịch mùa. **Kỳ Nam**

THÔNG BÁO THI TUYỂN CÔNG CHỨC

Tổng cục Đường bộ Việt Nam tổ chức thi tuyển 36 công chức vào làm việc tại Cơ quan Tổng cục, Cục Quản lý xây dựng đường bộ và các Cục Quản lý đường bộ I, II, III, IV trực thuộc Tổng cục.

Thông tin chi tiết niêm yết công khai tại trụ sở Tổng cục Đường

bộ Việt Nam (Địa chỉ: Ô D20 Khu đô thị mới Cầu Giấy, đường Tôn Thất Thuyết, phường Dịch Vọng Hậu, quận Cầu Giấy, Hà Nội; Điện thoại: 024 3857 1643), trụ sở của các Cục nêu trên và tại trang thông tin điện tử của Tổng cục <http://drvn.gov.vn/>, duongbo.vn.

Tăng tốc sửa chữa triệt để hư hỏng QL1 qua Phú Yên

Đơn vị quản lý tuyến, nhà thầu huy động hàng chục mũi thi công, tăng ca sửa chữa triệt để hư hỏng trên QL1 qua Phú Yên trước 30/11. Nhà thầu chậm trễ hành, dùng vật liệu không phù hợp... cũng được cơ quan chức năng kiến nghị xử lý nghiêm.

ĐÊM NGÀY BẮM ĐƯỜNG SỬA CHỮA, ĐẢM BẢO GIAO THÔNG

Ghi nhận PV, ngay khi thời tiết khô ráo, hơn chục mũi thi công sửa chữa triệt để hư hỏng được Công ty CP Quản lý sửa chữa đường bộ (QLSCĐB) Phú Yên tăng cường dọc đoạn tuyến gần 100km QL1 Phú Yên do Cục QLDB III (Tổng cục Đường bộ VN) quản lý. Tại Km1270, Km1272, Km1333... mỗi mũi thi công trang bị máy đào, xúc, cào bóc, lu, gấn chực nhân công tập trung cắt bỏ diện tích hư hỏng, cào bóc ra khỏi mặt đường, vệ sinh thổi bụi, tưới nhựa nóng, lớp cấp phối và rải thảm bê tông nhựa trước khi lu lèn, đảm bảo độ chặt, cao độ mặt đường.

Ông Nguyễn Đức Hùng, Tổng giám đốc Công ty CP QLSCĐB Phú Yên cho hay, đơn vị huy động tối đa nhân vật lực đẩy tiến độ sửa chữa. Nguồn vật liệu, trạm trộn bê tông nhựa nóng được bố trí gần công trường, đảm bảo cung cấp hàng trăm tấn bê tông nhựa nóng cho các mũi thi công sửa chữa triệt để hư hỏng.

Đặc biệt, ngoài 10 - 12 mũi thi công sửa chữa triệt để, nhà thầu huy động 3 mũi phản ứng nhanh từ các Hạt Quản lý đường bộ trực thuộc Công ty CP QLSCĐB Phú Yên, trang bị xe tải chở bê tông nhựa

ngươi, các cán bộ tuần kiểm, công nhân, khi phát hiện "ổ gà" tiến hành dặm và bằng bê tông nhựa người để đảm bảo giao thông tạm. "Từ ngày 20/11, các "ổ gà" trên toàn tuyến cơ bản được dặm vá, đảm bảo giao thông bước 1 trong khi chờ các mũi sửa chữa triệt để. Lo nhất là trời mưa ảnh hưởng lớn đến tiến độ sửa chữa", ông Hùng nói.

Theo ông Trần Đức Trung, Phó cục trưởng Cục QLDB III, Trưởng ban chỉ đạo khắc phục bão lũ, đảm bảo giao thông bước 1 trên QL1 từ Bình Định - Khánh Hòa, trung bình mỗi ngày nhà thầu hoàn thành sửa chữa triệt để 1.300 - 1.500m² "ổ gà", sinh lún. "Đến nay xử lý khoảng 15.000m², đạt tiến độ 35%. Riêng ngày 21/11, thời tiết mưa nắng thất thường khiến khối lượng giảm. Cục chỉ đạo đơn vị tăng cường thêm mũi thi công, máy cào bóc để bù phụ tiến độ, tăng ca kịp với mục tiêu cao nhất hoàn thành sửa chữa triệt để khối lượng còn lại trước ngày 30/11 theo chỉ đạo của Bộ GTVT, Tổng cục Đường bộ VN", ông Trung thông tin.

Tương tự, dọc đoạn tuyến hơn 9km gói thầu 26 (tăng cường mặt đường) trên QL1 Phú Yên do Ban QLDA Thăng Long làm chủ đầu tư, 1 mũi thi công sửa chữa và 2 mũi đảm bảo giao thông bằng bê tông nhựa người được tăng cường. Nhà thầu tập trung cào bóc, xử lý "ổ gà", sinh lún mặt đường, hiện xóa xong "ổ gà" tại đoạn Km 1303+600 - Km1314. Ông Nguyễn Minh Lương, Trưởng phòng dự án 2 (Ban QLDA Thăng Long) cho hay, thời tiết thuận lợi thì chỉ khoảng 1 tuần đơn vị sẽ khắc phục xong toàn bộ gần 1.400m² hư hỏng, sinh lún.



Công ty CP Quản lý sửa chữa đường bộ Phú Yên tăng cường hơn chục mũi sửa chữa triệt để hư hỏng QL1 Phú Yên

Tại các vị trí sửa chữa, công tác đảm ATGT được chú trọng, bố trí biển cảnh giới, nhân viên điều tiết. Đặc biệt, Cục QLDB III lập 10 chốt trực đảm bảo giao thông, cảnh giới xuyên đêm từ 18h - 6h sáng trên toàn tuyến QL1 với khoảng cách 2 mũi 10km.

KIỂM SOÁT CHẶT VẬT LIỆU SỬA CHỮA, XỬ NGHIỆM NHÀ THẦU VI PHẠM

Theo ông Trung, Cục QLDB III vừa có văn bản yêu cầu các đơn vị chức năng, tư vấn giám sát kiểm soát chặt chẽ, không dùng vật liệu không phù hợp, vật liệu tạm để sửa chữa, vá "ổ gà" trên quốc lộ. Trước đó, lực lượng chức năng kiểm tra hiện trường, yêu cầu nhà thầu bảo dưỡng thường xuyên cào bóc

hết các vật liệu tạm là đá học, đá phong hóa (đá non), cấp phối đá dăm hoặc đá dăm lẫn kẹp đá phong hóa để xử lý, đảm bảo giao thông tạm thời, để gây mất mỹ quan và hiệu lực "dùng đất vá ổ gà". Ngay trong ngày 16 - 18/11, nhà thầu khắc phục và tiến hành dặm vá "ổ gà" trên tuyến bằng bê tông nhựa người, đảm bảo giao thông tạm.

Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ VN Nguyễn Xuân Cường cũng vừa có công điện nghiêm cấm các đơn vị quản lý, thi công sử dụng vật liệu không phù hợp để vá, sửa "ổ gà". Trường hợp phát hiện sai phạm, các tổ chức, cá nhân sẽ chịu trách nhiệm trước Tổng cục và pháp luật.

Trao đổi với PV, ông Cường cho biết, Tổng cục chỉ đạo các đơn vị

TUYỆT ĐỐI ĐẢM BẢO GIAO THÔNG KHI VỪA SỬA CHỮA VỪA KHAI THÁC

Trực tiếp kiểm tra hiện trường sửa chữa QL1 qua Phú Yên, Khánh Hòa, Bình Định mới đây, Thứ trưởng Bộ GTVT Lê Đình Thọ yêu cầu Cục QLDB III, Ban QLDA Thăng Long, các nhà đầu tư BOT phải tăng cường tối đa nhân vật lực, đẩy tiến độ khắc phục, sửa chữa hư hỏng.

Thứ trưởng chỉ đạo công tác xử lý triệt để hư hỏng trước ngày 30/11, phải đảm bảo giao thông trong giai đoạn vừa sửa chữa, vừa khai thác.

chức năng sửa chữa, khắc phục hư hỏng trên các tuyến quốc lộ phải chủ động giải pháp trong điều kiện trời mưa hoặc khi nắng ráo, tinh thần tập trung, quyết liệt cao nhất, đảm bảo an toàn tuyệt đối trong quá trình sửa chữa, không để gián đoạn lưu thông. Các nhà thầu chậm tiến độ phải tiến hành thay thế, cắt chuyển khối lượng, có biện pháp xử lý nghiêm.

Lãnh đạo Ban QLDA Thăng Long cho hay, Ban kiến nghị Bộ GTVT xử lý nhà thầu Hợp Tiến chậm trễ thực hiện nghĩa vụ bảo hành gói thầu 26 gây dư luận xấu thời gian qua. Đồng thời, tăng cường nhà thầu Tuấn Tú ngay trên địa bàn Phú Yên để tiến hành sửa chữa, khắc phục hư hỏng từ tiến độ bảo hành của nhà thầu Hợp Tiến.

Xuân Huy

THÁI BÌNH:

"Phủ sóng" ATGT tới công nhân, người dân nông thôn

Tức thực trạng nhiều vụ TNGT xảy ra tại khu vực nông thôn và trong độ tuổi lao động, Ban ATGT tỉnh Thái Bình phối hợp với Liên đoàn lao động và Hội Nông dân tổ chức 50 lớp tập huấn ATGT cho hơn 20.000 người.

Từ đầu tháng 10/2021 tới nay, lịch công tác của ông Lê Phương Huy, Chánh văn phòng Ban ATGT tỉnh Thái Bình đầy đặc với các buổi tập huấn ATGT tại các địa phương, khu công nghiệp, doanh nghiệp... Những buổi tập huấn này nằm trong chuỗi hoạt động phối hợp giữa Ban ATGT với các tổ chức chính trị - xã hội của tỉnh.

Ông Lê Phương Huy chia sẻ: Theo thống kê, 9 tháng đầu năm 2021 có tới 90% số người bị TNGT tại Thái Bình sống ở khu vực nông thôn và trong độ tuổi lao động. Trước thực trạng đó, Chủ tịch UBND tỉnh - Trưởng Ban ATGT chỉ đạo tập trung tuyên truyền ATGT cho hai đối tượng này. Ban ATGT tỉnh đã phối hợp với Liên đoàn Lao động



Công nhân lao động tham gia 1 buổi tập huấn

tỉnh, Hội Nông dân tỉnh lập kế hoạch tổ chức tuyên truyền cho hội viên Hội Nông dân và đoàn viên Công đoàn, công nhân lao động. Kế hoạch tổ chức 50 lớp cho hơn 20.000 lao động và hội viên Hội Nông dân.

Trong tháng 10 và đầu tháng 11, các đơn vị đã tổ chức được 20 lớp tuyên truyền ATGT cho 1.000 hội viên Hội Nông dân, hơn 7.500 công nhân lao động. Liên đoàn Lao

động tỉnh đã chuẩn bị hơn 10.000 mũ bảo hiểm, đến nay đã phát 7.500 mũ bảo hiểm cho công nhân lao động trong tỉnh.

Nhiều hoạt động tuyên truyền ATGT thực sự có ý nghĩa, có sức lan tỏa rộng như Công đoàn ngành Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Thái Bình tổ chức hội nghị tuyên truyền về công tác đảm bảo ATGT, ANTT cho hơn 100

đoàn viên là tổ trưởng các tổ công đoàn, đoàn viên thuộc công đoàn Công ty TNHH MTV Khai thác công trình Thủy lợi.

Tại hội nghị các đại biểu đã được nghe báo cáo viên Ban ATGT tỉnh Thái Bình tuyên truyền về những nội dung liên quan đến vấn đề ATGT, Luật GTĐB, nói không với rượu bia khi tham gia giao thông, văn nạn về TNGT.

Ông Nguyễn Hồng Hiếu, Chủ tịch Công đoàn ngành Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Thái Bình cho biết: "Thời gian vừa qua, các ngành chức năng tập trung nhân lực vào công tác phòng, chống dịch bệnh Covid-19 nên có phần lơ lửng công tác TTKS, do vậy các vụ tai nạn đã có chiều hướng gia tăng... Do đó các cấp, các ngành trong đó có tổ chức công đoàn phải tuyên truyền, vận động cán bộ, đoàn viên, công nhân lao động gương mẫu đi đầu trong việc tự giác tuân theo các quy định của pháp luật về TTATGT khi tham gia giao thông; mỗi cán bộ, đoàn

viên, CNVCLĐ là hạt nhân tích cực, gương mẫu trong phong trào xây dựng "Văn hóa giao thông".

Tương tự, ngày 6/11 vừa qua, Công đoàn các KCN tỉnh Thái Bình tổ chức truyền thông về Luật GTĐB, công tác đảm bảo ATGT, Bộ luật Lao động năm 2019 cho 450 đoàn viên, người lao động. Buổi tuyên truyền được tổ chức tại hai Công đoàn cơ sở trực thuộc: Công ty Cổ phần Công nghiệp Ngũ Kim Fortress và Công ty TNHH Poongshin Vina.

Được dự lớp truyền thông về Luật GTĐB, công tác đảm bảo ATGT, đoàn viên Bùi Thị Mai (công nhân Công ty TNHH Poongshin Vina) chia sẻ: "Đây là lần đầu tiên tôi được tham dự lớp truyền thông về ATGT. Tôi thấy rất bổ ích đối với những công nhân lao động như chúng tôi. Chúng tôi được xem những clip, hình ảnh về các vụ TNGT, điều này sẽ giúp tôi học cách quan sát và phòng, tránh những tai nạn thường xảy ra khi tham gia giao thông". Việt Hòa

Mở buýt liên kê Quảng Nam - Quảng Ngãi, xóa "xe dù"

Hai tỉnh Quảng Nam và Quảng Ngãi đang xúc tiến mở các tuyến xe buýt công cộng liên kê để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân, dần xóa bỏ tình trạng "bến cóc, xe dù".

ĐI XE MÁY CÁ TRĂM KM MỖI NGÀY ĐẾN NƠI LÀM VIỆC

Tim hiểu của PV Báo Giao thông, đến thời điểm này, giữa các tỉnh lân cận Quảng Ngãi, Quảng Nam, Bình Định chưa có tuyến xe buýt liên tỉnh liên kê được cấp phép hoạt động. Để đi lại, người dân sử dụng các loại hình dịch vụ khác như taxi và xe khách tuyến Quảng Ngãi - Đà Nẵng, hoặc Quy Nhơn - Đà Nẵng.

Việc đi lại bằng taxi cước vận chuyển cao, khiến người dân e ngại. Còn loại hình xe khách vẫn gặp nhiều khó khăn, những hành trình có cự ly ngắn không phù hợp. Trong khi đó, nhu cầu đi lại hằng ngày giữa người dân 2 địa phương Quảng Nam - Quảng Ngãi rất lớn, nhất là khi 2 địa phương này hình thành các khu kinh tế (KKT) mở Chu Lai - Trường Hải, KCN VSIP Quảng Ngãi, KKT Dung Quất... với hàng chục nghìn lao động.

Mỗi ngày, số lượng công nhân, kỹ sư ở Quảng Nam làm việc tại các KCN, KKT trên địa bàn Quảng Ngãi gặp không ít khó khăn trong việc di chuyển, đi lại, do chưa có xe buýt. Để đến nơi làm việc, họ chủ yếu phải đi xe máy.

Anh Nguyễn Văn Hiến, ở xã Nghĩa Kỳ (Tư Nghĩa), làm việc tại Nhà máy Ô tô Trường Hải, huyện Núi Thành (Quảng Nam) chia sẻ: "Ngày nào tôi cũng sử dụng xe máy để đi và về hơn 100km. Khi chưa có gia đình, tôi thuê nhà trọ ở lại, nhưng giờ phải đi về mỗi ngày để lo cho vợ con. Chạy xe máy đường dài rất lo mất an toàn."



Thời gian qua, tình trạng "xe dù, bến cóc" đang trở thành vấn đề đáng lo ngại ở Quảng Nam - Quảng Ngãi

Nếu có tuyến xe buýt sẽ rất tiện cho những công nhân ở xa như chúng tôi.

Trong khi đó, không ít người thường lựa chọn bắt xe khách dọc đường. Điều này khiến tình trạng "xe dù, bến cóc" trên tuyến QL1A và một số tuyến đường kết nối giữa hai địa phương rất nhức nhối.

SƠ MỞ TUYẾN BUÝT LIÊN TỈNH KẾT NỐI

Trước thực trạng trên, ông Nguyễn Hồng Quang, Phó chủ tịch UBND tỉnh Quảng Nam cho biết, tỉnh này đang xây dựng danh mục mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Quảng Nam giai đoạn 2021 - 2030, định hướng đến năm 2050.

Trong giai đoạn 2021 - 2030, Quảng Nam dự kiến mở mới tuyến vận tải hành khách công cộng



Hiện nay, giữa 2 địa phương Quảng Nam - Quảng Ngãi chưa có tuyến xe buýt liên kê nào được phép hoạt động

bằng xe buýt liên tỉnh liên kê từ TP Tam Kỳ đi TP Quảng Ngãi (tỉnh Quảng Ngãi) và ngược lại để kết nối trung tâm hành chính của 2 địa phương, phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân. Tỉnh vừa có văn bản gửi UBND tỉnh Quảng Ngãi lấy ý kiến về việc này.

"Ngay sau khi nhận ý kiến phản hồi từ UBND tỉnh Quảng Ngãi về lộ trình quy hoạch tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt liên kê giữa 2 tỉnh, Sở GTVT Quảng Nam tiếp tục rà soát, đánh giá lộ trình, quy hoạch trước khi trình UBND tỉnh Quảng

Hiện, Sở GTVT đang khảo sát, đánh giá thêm một số vấn đề liên quan trên cơ sở khoa học để xây dựng dự thảo tham mưu UBND tỉnh Quảng Ngãi làm việc với tỉnh Quảng Nam, để thống nhất và cho phép mở tuyến. Khi tuyến xe buýt liên tỉnh hình thành, sẽ tạo cánh cửa thông thương, đi lại của người dân thuận lợi và tạo sự phát triển các ngành nghề khác.

Ông Võ Phiến, Phó giám đốc Sở GTVT Quảng Ngãi

Nam quyết định", ông Quang nói.

Ông Đặng Văn Minh, Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ngãi cho rằng, việc mở tuyến xe buýt kết nối giữa 2 tỉnh liên kê Quảng Nam - Quảng Ngãi là rất cần thiết, vừa phục vụ nhu cầu đi lại của người dân, vừa phù hợp với xu thế giao thông giữa các tỉnh lân cận.

Theo ông Minh, hiện nay, trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi đã có 4 tuyến xe buýt với lộ trình từ TP Quảng Ngãi đến huyện Bình Sơn với tần suất trung bình 10 - 20 phút/chuyến xe. Vì vậy, để đảm bảo mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt liên hoàn, rộng khắp và hạn chế chống tuyến, UBND tỉnh Quảng Ngãi đã đề nghị quy hoạch tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt liên kê giữa 2 tỉnh Quảng Nam và Quảng Ngãi với lộ trình cụ thể.

Ông Võ Phiến, Phó giám đốc Sở GTVT Quảng Ngãi khẳng định, nếu tuyến xe buýt liên kê Quảng Nam - Quảng Ngãi được thực hiện sẽ mở ra cơ hội phát triển vận tải khách công cộng, xóa bỏ tình trạng "xe dù, bến cóc", giúp việc đi lại của người dân thuận lợi hơn.

Dại Thắng

ĐÈN XANH - ĐÈN ĐỎ

Ngán ngẫm "chợ cóc" trên cầu Mọc ở Thủ đô

Sáng 20/11, có mặt tại cầu Mọc (khu vực giáp ranh quận Thanh Xuân và Đống Đa, Hà Nội) đập vào mắt PV là khung cảnh lộn xộn do "chợ cóc" ngang nhiên chiếm dụng toàn bộ lòng cầu để tổ chức mua bán, bất chấp biển "cấm họp chợ, cấm bán hàng rong" được thiết lập phía đầu cầu.

Tại đây, các tiểu thương bày bán đủ loại hàng hóa như: Rau quả, tôm cá... Thậm chí, một số người còn giết mổ gia cầm sống ngay ở giữa cầu khiến nơi đây trở nên nhếch nhác, bốc mùi hôi tanh nồng nặc.

Người bán, người mua tấp nập, khu vực cầu bị thu hẹp gây ra tình trạng mất ATGT. Thời điểm lúc 10h, xuất hiện đông ồ ạt, xe máy



Cầu Mọc bị biến thành "chợ cóc" gây mất ATGT, mỹ quan đô thị

từ đường Quan Nhân qua cầu để sang đường Láng song quá trình di chuyển liên tục bị cản trở do hàng hóa giăng kín phía trước.

Bức xúc với bất cập này, liên tiếp những tiếng còi của người

tham gia giao thông phát ra nhằm mục đích "đòi đường". Tuy nhiên, do quá mê mải bán hàng, việc di chuyển của các tiểu thương hết sức chậm chạp, chỉ khi nhận thấy ùn tắc kéo dài từ phía đầu cầu,

những người bán hàng mới nhấc nhơ nhau dọn vào hai bên cạnh cầu cho các phương tiện di chuyển.

Bà Lê Thị Hòa, người dân ở đây cho biết, ngay gần đó đã có chợ Ngã Tư Sở nhưng do quá tải, nhiều người qua cầu Mọc để bày bán hàng hóa. Cảnh tắc nghẽn xảy ra như cơm bữa. Họ giết mổ động vật để lại lông gà, vẩy cá trên mặt cầu nhiều ngày không ai dọn dẹp nên ai đi qua đây cũng phải chịu mùi hôi thối bốc lên", bà Hòa bức xúc.

Ông Hoàng Mạnh Dũng, Chủ tịch UBND phường Ngã Tư Sở (quận Đống Đa, Hà Nội) cho biết: "Chợ cóc trên phố Cầu Mọc đã tồn tại nhiều năm nay, bám theo trung tâm dịch vụ chợ Ngã Tư Sở. Hiện nay, chúng

tôi bố trí 2 cán bộ công an phường cùng lực lượng dân phòng túc trực hàng ngày để xử lý, chỉ sau khi vắng bóng lực lượng chức năng, người dân lại tái vi phạm".

Trao đổi với Báo Giao thông, ông Nguyễn Văn Thạch, nguyên Vụ trưởng Vụ ATGT (Bộ GTVT) cho rằng, chế tài xử lý những vi phạm tại chợ tạm, "chợ cóc" trên đã được quy định cụ thể. Tuy nhiên, để chấm dứt tình trạng buôn bán tự phát cần sự vào cuộc của các lực lượng địa phương, sự chỉ đạo quyết liệt của thành phố.

"Việc dẹp bỏ "chợ cóc" cũng cần phải kiên trì, cắt cử người túc trực thời gian đầu mới giải quyết được", ông Thạch nói. Hà Linh

Nhiều vướng mắc đón khách du lịch quốc tế

Sau gần 2 năm đóng băng, những đoàn khách quốc tế đầu tiên đã quay trở lại Việt Nam. Tuy nhiên, với lộ trình mở cửa thận trọng đảm bảo an toàn, các doanh nghiệp lữ hành đang gặp không ít khó khăn, rào cản...

MỞ CỬA RỒI, VỪA LÀM VỪA NGHE NGÓNG...

Những ngày này, ông Lê Văn Nghĩa, Tổng giám đốc Công ty CP Du lịch và dịch vụ ăn uống Nhật Minh, luôn quay cuồng với những cuộc họp chuẩn bị đón các đoàn khách từ Nga về Cam Ranh theo những chuyến bay thuê chuyến (charter flight).

"Rất may mắn cho chúng tôi khi mùa Đông chính là dịp cao điểm khách Nga sang Việt Nam tắm nắng. Hơn nữa, Khánh Hòa cũng là điểm đến yêu thích của du khách Nga. Ngoài ra, chính sách của Nga sau khi đi du lịch về không phải cách ly, vaccine Sputnik lại rất sẵn, chỉ cần tiêm 1 mũi sau 14 ngày là có thể lên máy bay đi du lịch...", ông Nghĩa hồ hởi chia sẻ.

Theo dự kiến của Nhật Minh, tour đầu tiên đón khách Nga sẽ được thực hiện vào đầu tháng 12 tới. Dự kiến, từ nay tới hết tháng 3, mỗi tháng doanh nghiệp sẽ đón được khoảng 1.200 khách về Việt Nam.

Nói về quy định khách quốc tế phải "tự cách ly" theo lịch trình cố định tại điểm đến đầu tiên trong khoảng 7 ngày, ông Nghĩa cho biết: "Theo quy định, khách du lịch Nga được duyệt visa nhập cảnh trong 15 ngày. Không giống như khách các nước khác, khách Nga rất thích nghỉ dưỡng, họ có thể ở trong resort cả tuần để tắm nắng và đọc sách. Tối ngày thứ 8 có thể dành 1 ngày tới Đà Lạt và những ngày tiếp theo vẫn kịp để di chuyển tới Văn Đồn hay Hạ Long của Quảng Ninh".

Tuy nhiên, không phải nhà tour đón khách quốc tế nào cũng có "thiên thời, địa lợi, nhân hòa" như Nhật Minh, bởi thực tế, vẫn có không ít rủi ro ngay cả với nhiều thị trường tiềm năng.

Đơn cử, trong tuần qua, Vietnam TravelMart đã đón đoàn khách quốc tế đầu tiên với thời hạn nhập cảnh 8 ngày vào Quảng Nam. Trước đó, theo dự kiến, số lượng khách đăng ký tour trong ngày 17/11 là 203 người và ngày 18/11



Đoàn du khách quốc tế đầu tiên đáp xuống sân bay Đà Nẵng vào ngày 17/11

là 226 người. Tuy nhiên, do phải thực hiện hồ sơ xin visa nhập cảnh Việt Nam và các thủ tục liên quan đến tuân thủ các quy định phòng, chống dịch bệnh của tỉnh Quảng Nam, nên số khách ngày 17/11 giảm còn 30 người, ngày 18/11 giảm còn khoảng 150 người.

Trong khi đó, trao đổi với PV Báo Giao thông, ông Nguyễn Như Nam, Tổng giám đốc Công ty CP Vietnam TravelMart cho biết, giá thuê mỗi chuyến charter flight tùy theo loại cỡ, đường bay, có mức từ 3 - 7 tỷ đồng. Do đó, mỗi chuyến phải có từ 150 khách trở lên mới có thể tính chuyển lợi nhuận.

"Chuyến ban đầu thực hiện, doanh nghiệp bị thụ động với những quy định, chính sách, chưa có kinh nghiệm, nhiều khách dù đã đăng ký nhưng lại không đủ điều kiện tham gia tour. Ít khách đương nhiên là lỗ nhưng một khi đã đầu tư thì phải chấp nhận rủi ro", ông Nam cho hay.

Rút kinh nghiệm, ông Nam cho biết, từ tháng 12, Vietnam TravelMart sẽ thực hiện khoảng 10 chuyến charter flight, đón ít nhất khoảng 2.000 khách. "Vừa làm vừa phải nghe ngóng chính sách, vì có khi từ sáng tới chiều đã khác nên phải bám sát quy định, luôn có phương án dự phòng cho mỗi tình huống", vị Tổng giám đốc chia sẻ.

Tương tự, bà Trần Thị Bích Thủy, Tổng giám đốc Công ty Cổ phần Vivu Journeys Việt Nam cho biết, đang lo thủ tục cho 3 chuyến charter flight đón du khách từ Nhật và Singapore về Quảng Nam trong tháng 12/2021 và tháng 1/2022.

"Số liệu tới thời điểm này chuyến về cho thấy nguồn khách sẽ không được nhiều như mong muốn bởi các đối tác là đại lý du lịch ở các nước cho rằng, điểm đến của Việt Nam rất tốt nhưng vẫn còn nhiều rào cản hạn chế trong quy định phòng, chống dịch. Đơn cử họ cho rằng việc phải ở lại resort trong 7 ngày thì chưa phải là bình thường mới. Ví ở Thái Lan, Campuchia, du khách chỉ cần tiêm đủ 2 mũi vaccine, xét nghiệm PCR âm tính sau 72 giờ là có thể đi tới bất cứ đâu họ thích...".

Ngoài ra, theo bà Thủy, hiện nay, khách du lịch quốc tế nào muốn vào Việt Nam cũng phải đi dưới dạng charter flight và mua vé thông qua các đại lý du lịch được ủy quyền, sau đó khi quay về lại phải cách ly trong nước. Trong khi tại những nước đã công nhận "thẻ chiếu vaccine" như Thái Lan, thì du khách được thoải mái đặt vé máy bay thương mại, không bị ràng buộc bởi những quy định trên.

CUỘC CHƠI DÀNH CHO NHỮNG "ÔNG LỚN"?

Mặc dù vẫn "tồn" hồ sơ của hơn 1.000 khách khu vực châu Âu, châu Mỹ và châu Úc trong gần hai năm qua kể từ khi xảy ra đại dịch Covid-19, tuy nhiên, chia sẻ với Báo Giao thông, ông Phạm Hà, Chủ tịch Hội đồng quản trị Lux Group cho biết, đơn vị này buộc phải bỏ qua giai đoạn đầu mở cửa đón khách quốc tế. "Đã mở cửa song nhiều quy định, thủ tục khá lằng nhằng, thời gian lại quá gấp nên chúng tôi chỉ có thể sẵn sàng bắt nhịp vào giai đoạn 2 đầu năm

2022 khi đường bay thương mại theo thông lệ được mở", ông Hà nói và lý giải, ngay thời điểm này du lịch trong nước vẫn chưa thể hoạt động suôn sẻ thì khó có thể thuận lợi đón khách quốc tế.

"Nói là thích ứng an toàn nhưng mỗi địa phương lại áp dụng một kiểu. Cụ thể, trong khi Nha Trang thực hiện hướng dẫn đón khách từ vùng xanh, vùng vàng rất tốt thì nhiều địa phương khác như Quảng Ninh, Hải Phòng lại đang vương vãi, nhiều nơi chưa rõ bao giờ mới mở cửa tham quan. Cụ thể tại Hạ Long, cho phép mở cửa đón khách từ vùng xanh, nhưng khi bắt chuyến chuyển sang vùng vàng thì lại chưa có quy định. Do đó, chỉ trong vòng gần 1 tháng chúng tôi đã phải hủy tới 10 đoàn tour...", vị CEO Lux Group giải bày.

Ngoài ra, theo ông Phạm Hà, chính sách cấp visa hiện nay cũng là một trong những rào cản khi khách quốc tế lựa chọn tới Việt Nam. "Việc giới hạn miễn thị thực vô tình đã trao cơ hội hút khách cho các điểm đến khác trong khu vực như Thái Lan, Malaysia, Campuchia...", vị này nhận định.

Cùng quan điểm, bà Trần Thị Bích Thủy kiến nghị nếu chưa thể mở rộng chính sách visa ngay lập tức, Nhà nước cũng nên khôi phục lại quy định nhập cảnh trước khi có dịch. "Ví như trước đây, khách Nhật vào Việt Nam được cấp visa miễn phí lên đến 30 ngày thì nay lại phải làm thủ tục rất mất thời gian", bà Thủy cho hay.

Từ những vướng mắc trên, ông Phạm Hà cho rằng, giai đoạn

• Trao đổi với PV Báo Giao thông, đại diện Tổng cục Du lịch cho hay, bản hướng dẫn tạm thời đón khách quốc tế mới được thực hiện trong thời gian ngắn nên chưa thể có những đánh giá ngay. Nhiều vấn đề các doanh nghiệp lữ hành đưa ra vượt ngoài tầm giải quyết của Bộ VH-TT&DL.

• Trong giai đoạn thí điểm, khách du lịch quốc tế đến Việt Nam phải đáp ứng nhiều điều kiện: Có chứng nhận tiêm đủ liều vaccine phòng Covid-19 được cơ quan có thẩm quyền tại Việt Nam công nhận.

Nếu khách đã khỏi bệnh do Covid-19 thì phải có chứng nhận đã khỏi bệnh, từ lúc xuất viện tính đến thời điểm xuất cảnh không quá 6 tháng.

Khách có kết quả âm tính với xét nghiệm SARS-CoV-2 bằng phương pháp RT-PCR/RT-LAMP trong vòng 72 giờ trước khi xuất cảnh.

Khách có bảo hiểm y tế hoặc bảo hiểm du lịch có nội dung chi trả điều trị Covid-19 với mức trách nhiệm tối thiểu 50.000 USD và phải tham gia chương trình du lịch trọn gói của doanh nghiệp lữ hành.

đầu mở cửa đón khách quốc tế là cuộc chơi dành cho các hãng hàng không và các "ông lớn" ngành nghỉ dưỡng làm thử nghiệm.

Tuy nhiên, với kinh nghiệm người từng trải, ông Nguyễn Như Nam, Tổng giám đốc Công ty CP Vietnam TravelMart cho rằng, cơ hội chỉ dành cho những ai tự tin về nguồn lực và nguồn khách. "Tất cả thông báo, quy định đều công khai, doanh nghiệp nào cảm thấy đủ năng lực thì đăng ký. Tuy nhiên, vì có quá nhiều rủi ro từ khâu gom khách tới đăng ký, trình duyệt... nên ngay cả những "ông lớn" cũng không quyết định tham gia nhất là trong bối cảnh phải chịu chịu từng đồng sau 2 năm bị đại dịch tàn phá. Do đó, doanh thu lúc này không có nhiều ý nghĩa", ông Nam chia sẻ.

Theo ông Nam, những tour đón khách quốc tế đầu tiên từ nay tới cuối năm, hòa vốn là mục tiêu hướng tới của hãng tour. "Từ quý I sang năm, chúng tôi mới có thể bắt đầu có lãi khi quy trình và nguồn khách ổn định, với khoảng 2.000 khách/tháng", vị này dự tính.

Hoàng Ngân

Nhà đầu tư cần cảnh giác khi giao dịch trên sàn quốc tế

Ủy ban Chứng khoán Nhà nước vừa có thông báo về việc nhà đầu tư tham gia hoạt động đầu tư, kinh doanh trên các sàn giao dịch chứng khoán không phải do Sở Giao dịch chứng khoán Việt Nam và công ty con tổ chức, vận hành.

Theo quy định của pháp luật chứng khoán, chỉ có Sở Giao dịch chứng khoán Việt Nam và công ty con là Sở Giao dịch chứng khoán Hà

Nội và Sở Giao dịch chứng khoán TP.HCM được tổ chức thị trường giao dịch chứng khoán ở Việt Nam. Do đó, ngoài Sở Giao dịch chứng khoán Việt Nam và công ty con thì không tổ chức, cá nhân nào được phép tổ chức và vận hành thị trường chứng khoán.

Các loại chứng khoán được phép giao dịch, niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam được pháp luật về chứng khoán quy định phải

đáp ứng các điều kiện về niêm yết và đăng ký giao dịch, đồng thời được Sở Giao dịch chứng khoán chấp thuận trước khi được đưa vào giao dịch.

Ủy ban Chứng khoán Nhà nước không quản lý, giám sát các công ty chứng khoán hoặc các tổ chức kinh doanh, vận hành các sàn giao dịch chứng khoán mà không được Ủy ban Chứng khoán Nhà nước cấp

phép hoạt động. Do vậy, Ủy ban Chứng khoán Nhà nước khuyến cáo các nhà đầu tư cần cảnh giác và tìm hiểu kỹ thông tin khi được mời tham gia đầu tư vào các loại chứng khoán thông qua các sàn giao dịch chứng khoán, các tổ chức trung gian không được pháp luật chứng khoán quy định hoặc thừa nhận, để hạn chế những tổn thất có thể xảy ra.



P.V Ảnh minh họa

Cần nhắc đầu tư 3 bến mới tại cảng Chân Mây

Cục Hàng hải VN vừa có văn bản tham gia ý kiến về chủ trương đầu tư Bến cảng số 4, 5, 6 thuộc khu bến Chân Mây, cảng biển Thừa Thiên - Huế.

Văn bản do Phó Cục trưởng Nguyễn Đình Việt ký cho biết, căn cứ Quyết định 2369 của Bộ GTVT phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Trung Trung bộ (nhóm 3) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, khu bến Chân Mây được quy hoạch là khu bến cảng tổng hợp, container kết hợp phục vụ tàu khách du lịch quốc tế; tiếp nhận tàu hàng trọng tải từ 30.000 - 50.000 DWT, tàu container có sức chứa đến 4.000 TEU, tàu khách đến 225.000 GT.

Giai đoạn năm 2020, xây dựng mới 2 - 3 cầu cảng cho tàu đến 50.000 DWT năng lực thông qua khoảng 4,6 - 5,5 triệu tấn/năm. Giai đoạn 2030 bổ sung thêm 2 bến tàu hàng 50.000 DWT năng lực thông qua đạt 8 - 9,2 triệu tấn/năm và bổ sung 1 bến tàu khách du lịch quốc tế đến 225.000 GT.

Do đó, việc nghiên cứu để triển khai đầu tư xây dựng các bến số 4, 5 với chiều dài cầu cảng mỗi bến là 270m để tiếp nhận hàng container, tổng hợp cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn là phù hợp với định hướng phát triển cảng biển đến năm 2030.



Hiện nay, khu bến Chân Mây đang tổ chức khai thác 3 cầu bến với tổng chiều dài hơn 900m

Riêng đối với đề xuất đầu tư bến số 6 để tiếp nhận hàng container, tổng hợp theo nội dung văn bản của Ban Quản lý Khu kinh tế, công nghiệp tỉnh Thừa Thiên - Huế là chưa phù hợp với quy hoạch nêu trên.

Cục Hàng hải VN cũng lưu ý, hiện nay, tại khu bến Chân Mây, các bến cảng số 1, 2, 3 đã được đầu tư xây dựng để tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 DWT với tổng chiều dài cầu cảng là 910m. Theo kết quả dự báo trong quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển số 3 đã được phê duyệt, đến năm 2020 hàng hóa thông qua khu bến Chân Mây khoảng 4,6 - 5 triệu tấn/năm.

"Tuy vậy, thống kê từ năm 2016 đến nay cho thấy, trung bình sản lượng hàng hóa thông qua khu bến Chân Mây chỉ khoảng 2,5 triệu tấn/năm bằng 50 - 54% so với dự báo. Tiến trình đầu tư các bến cảng xếp dỡ hàng hóa tiếp theo cần được xem xét, cân nhắc kỹ để phù hợp với thực tế tăng trưởng hàng hóa tại khu vực, đặc biệt trong điều kiện các bến số 2, 3 (với tổng chiều dài 2 bến 550m) mới được đưa vào khai thác từ tháng 7/2021", Cục Hàng hải VN nêu ý kiến.

Trước đó, theo đề xuất của Ban Quản lý Khu kinh tế, công nghiệp tỉnh Thừa Thiên - Huế, 3 bến cấp tàu sẽ được đầu tư xây dựng đáp ứng cho tàu tổng hợp/container trọng tải đến 50.000 DWT. Mỗi bến cảng có 1 cầu cảng với chiều dài là 270m/cầu. Thời gian đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2022 - 2026.

N.Khánh

Gần 90.000 tỷ làm đường sắt kết nối cảng cửa ngõ

Các dự án đường sắt kết nối đến cảng cửa ngõ Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải (CM-TV) được đề xuất trong danh mục các dự án kêu gọi đầu tư nước ngoài với số vốn gần 90.000 tỷ đồng.

THIẾU ĐƯỜNG SẮT, CẢNG BIỂN GIẢM SỨC HÚT

Dù bị ảnh hưởng nặng nề của dịch Covid-19, nhưng sản lượng hàng hóa thông qua hai bến khởi động trong 10 tháng của cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) vẫn đạt gần 570.000 TEU, tăng trưởng 8% so với cùng kỳ năm 2020. Trước đó, với việc tiếp nhận hơn 650.000 TEU hàng container thông qua, bến số 1, 2 cảng Lạch Huyện kết thúc năm 2020 với mức tăng trưởng tới hơn 50%.

Dù hàng hóa tăng mạnh, song theo ông Nguyễn Anh Vũ, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, hạn chế lớn nhất của Lạch Huyện hiện nay là hàng hóa chủ yếu lưu thông bằng đường bộ với con đường độc đạo là Tân Vũ - Lạch Huyện.

"Tỷ lệ hàng hóa kết nối bằng đường thủy nội địa dù tăng dần qua các năm, song còn khiêm tốn với 0,13% trong năm 2018, năm 2019 đạt 1,37%, năm 2020 đạt 2,01% và 10 tháng đầu năm 2021 đạt 4,3%", ông Vũ nói và cho rằng, thực tế đó đòi hỏi tuyến đường sắt kết nối cảng Lạch Huyện cần sớm được nghiên cứu triển khai.

Tương tự Lạch Huyện, cụm cảng CM-TV cũng gặp không ít khó khăn về hạ tầng kết nối khi đường bộ đến cảng chỉ có đường độc đạo là QL51 thường xuyên tắc nghẽn. 85% hàng hóa từ CM-TV phải lưu thông bằng đường thủy.

Đại diện một DN cảng tại Cái Mép cho biết, theo tính toán, nếu vận chuyển bằng đường bộ, chỉ cần một tàu mẹ hơn 15.000 TEU cập cảng cũng đủ làm QL51 tê liệt. Trong khi đó, việc đưa/rút hàng bằng đường thủy khiến các bến cảng container tại Cái Mép không khai thác được tối đa công suất do phải mất diện tích phục vụ cho giao nhận sà lan.

"Nếu không có tuyến đường sắt kết nối CM-TV để san sẻ áp lực với đường bộ, hiệu suất khai thác bến bị ảnh hưởng khiến tàu phải chờ lâu, CM-TV sẽ dần mất đi sức hấp dẫn với hãng tàu lớn", vị này nhận định.

QUY MÔ DỰ ÁN "KHỦNG" THẾ NÀO?

Ông Dương Hồng Anh, Phó Cục trưởng Cục Đường sắt VN cho biết, đơn vị này vừa trình Bộ GTVT văn bản đề xuất danh mục các dự án mới kêu gọi đầu tư nước ngoài lĩnh vực đường



Các cảng biển cửa ngõ quốc tế của Việt Nam chưa có được hiệu suất khai thác tốt nhất do "khoảng trống" đường sắt vẫn đang hiện hữu

sắt; Trong đó, có đề cập đến dự án đầu tư đường sắt vào cảng Lạch Huyện và dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối cảng CM-TV.

Dự án đầu tư đường sắt vào cảng Lạch Huyện đang ở bước lập dự án để thay thế tuyến đường sắt đến cảng Hải Phòng do hạn chế khai thác bởi ảnh hưởng giao thông đô thị.

Dự án có điểm đầu là ga Du Nghĩa trên khu gian Du Nghĩa - Vật Cách, tuyến đường sắt Gia Lâm - Hải Phòng, điểm cuối là ga Tiên Cảng (ga phân loại) với hướng tuyến cải tạo ga Du Nghĩa (ga nối ray) và mở mới ga Nam Hải Phòng (ga lập tàu). Từ ga Du Nghĩa tuyến đường vượt qua sông Lạch Tray theo hướng xuống phía Nam TP Hải Phòng tới ga Nam Hải Phòng (khu vực xã Minh Tân), tới bán đảo Đình Vũ, qua cầu Tân Vũ đến ga Đình Vũ.

Từ ga Đình Vũ, tuyến song song với đường bộ qua của Nam Triệu đến ga phân loại. Từ ga phân loại, tuyến rẽ phải chạy dọc cầu tàu để cập bến trong cảng Lạch Huyện.

Dự án sẽ có tổng mức đầu tư khoảng 32,6 nghìn tỷ đồng, thời gian thu hồi vốn dự kiến 25 năm và thời gian hoàn trả vốn vay là 30 năm.

Với dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu, hiện đã được lập dự án đầu tư và được Bộ GTVT chấp thuận kết quả nghiên cứu và được cập nhật nghiên cứu khả thi hoàn thành năm 2019 do Koica tài trợ. Tuyến đường sắt này có chiều dài 84km, khổ 1.435mm, đi song song QL51, đi qua khu vực cảng CM-TV và cảng Bến Đình - Sao Mai.

Cũng theo ông Hồng Anh, vốn đầu tư dự án dự kiến khoảng 56,8 nghìn tỷ đồng. Thời gian thu

Bên cạnh dự án đường sắt kết nối cảng CM-TV, Lạch Huyện, danh mục các dự án kêu gọi đầu tư nước ngoài lĩnh vực đường sắt còn đưa vào dự án đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mũi Giã để kết nối với đường sắt Lào (từ ga cảng Vũng Áng đến ga Mũi Giã trên biên giới Việt Nam - Lào thuộc tỉnh Quảng Bình) với chiều dài khoảng 103km. Tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt cấp 1, khổ 1.435mm; tốc độ thiết kế tối đa đạt 160km/h, điện khí hóa. Dự án đã hoàn thành nghiên cứu khả thi do Koica tài trợ với vốn đầu tư dự kiến là 1,6 tỷ USD.

hồi vốn là 19 năm, thời gian hoàn trả vốn vay là 30 năm.

Với các dự án nêu trên, Cục Đường sắt VN đã đề xuất kêu gọi đầu tư nước ngoài theo hình thức tài trợ vốn, hợp tác hoặc chuyển giao công nghệ, kỹ thuật; Liên doanh, góp vốn mua cổ phần hoặc cung cấp thị trường. Riêng dự án đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu đã được đưa vào danh mục Bộ GTVT kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT.

CƠ CHẾ NÀO ĐẢM BẢO TÍNH KHẢ THI?

Trao đổi với Báo Giao thông, ông Nguyễn Khánh Tùng, Phó trưởng Ban Quản lý dự án đường sắt nhận định, để thu hút sự quan tâm của các nhà đầu tư, việc phê duyệt chủ trương đầu tư là điều cần thiết. Với các dự án đường sắt đầu tư theo hình thức đối tác công - tư (PPP), nhất là dự án xây dựng tuyến mới, việc kêu gọi đầu tư cả dự án sẽ rất khó vì số tiền bỏ ra lớn nhưng lại khó thu hồi.

"Cần xác định rõ hạng mục nhà đầu tư có thể tham gia. Ví dụ, Nhà nước đầu tư kết cấu hạ

tầng đường sắt chính, tư nhân đầu tư đầu máy - toa xe hoặc đầu tư kho, bãi. Phương án tài chính phải rõ ràng để triển khai đồng bộ thì dự án mới khả thi", ông Tùng nói.

Cũng theo ông Tùng, pháp luật hiện hành đang quy định Nhà nước chỉ đầu tư đường sắt chính tuyến phía ngoài cảng, còn đường sắt trong cảng phải do DN đầu tư. Điều này sẽ nảy sinh bất cập khi các DN cảng không đầu tư hoặc có nhu cầu nhưng thời gian đầu tư chưa xác định cụ thể. Khi đó, đường sắt chính tuyến sẽ không phát huy được hiệu quả vì không thể kết nối tận chân hàng.

Theo ông Trần Khánh Hoàng, Phó chủ tịch Hiệp hội Cảng biển VN, các dự án đầu tư của phương thức này sẽ khó thực hiện được dưới hình thức PPP, đặc biệt là ở khu vực CM-TV. Dự án đường sắt kết nối CM-TV sẽ có tính khả thi cao hơn khi được đầu tư bằng vốn ngân sách.

"Dự án khả thi nhất trong phát triển đường sắt kết nối cảng biển hiện tại là dọc tuyến đường sắt Bắc - Nam, cơ quan chức năng cần tìm hiểu xác định những vị trí có thể hình thành được trung tâm hàng hóa lớn (khu kinh tế, cụm công nghiệp) và "xé nhánh" kết nối để gom hàng theo chủ trương Nhà nước đầu tư tuyến nhánh, DN tư nhân tham gia xây dựng trung tâm logistics. Bản thân cảng biển khi ấy cũng sẽ là một trung tâm hàng hóa", ông Hoàng nói.

Ông Lê Đỗ Mười, Viện trưởng Viện Chiến lược và phát triển GTVT cho rằng, các tuyến đường sắt ngắn kết nối cảng biển thường có tổng mức đầu tư ít, có thể huy động được nguồn lực của các DN. Dự án nào cấp thiết, cần Nhà nước đầu tư thì bỏ vốn ngân sách của T.U hoặc địa phương.

Thanh Thủy - Nam Khánh

TÀU CÁT LÍNH - HÀ ĐÔNG CHÍNH THỨC VẬN HÀNH THƯƠNG MẠI:

Nhiều người mua vé tháng đi lại hàng ngày

Hôm qua (21/11), tuyến tàu điện Cát Linh - Hà Đông bắt đầu chuyển sang giai đoạn khai thác thương mại, bán vé, chở khách có thu tiền. Trong ngày đầu, hàng nghìn khách hào hứng xếp hàng mua vé, trong đó rất nhiều người mua vé tháng để đi lại hàng ngày.

MUA VÉ DỄ DÀNG, GIÁ HỢP LÝ

Ngày 21/11, ghi nhận của PV Báo Giao thông tại các một số ga của tuyến đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông trong ngày tuyến tàu điện này bắt đầu bán vé, chuyển sang giai đoạn khai thác thương mại, lượng khách đến các ga tương đương với các ngày trong nửa tháng miễn phí vừa qua (từ 6 - 20/11). Lượng khách đông nhất là tại hai ga đầu tuyến Cát Linh và Yên Nghĩa.

Sau đầu giờ buổi sáng, các chuyến tàu xuất phát tại ga đầu tuyến trung bình đạt trên dưới 120 khách/chuyến, tại các ga dọc tuyến thường có 10 - 20 khách lên, xuống. So với các ngày cuối tuần (thứ Bảy, Chủ nhật) trước đó, lượng khách giảm hơn. Trong khung giờ cao điểm, tại nhiều sân ga, số lượng khách ngồi đợi tàu khá thưa vắng.

Về vấn đề trên, ông Vũ Hồng Trường, Tổng giám đốc Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội (Metro Hà Nội) nhận định, do là ngày nghỉ và hành khách phải mua vé nên chưa thể khẳng định được lượng hành khách đi trên tuyến này. "Chúng ta sẽ phải khảo sát trong nhiều ngày tới khi người dân đi làm, đi học. Chúng tôi đang cố gắng hoàn thiện, phục vụ nhu cầu của hành khách được nhanh, thuận tiện nhất", ông Trường nói.

Ghi nhận tại quầy vé một số ga như Cát Linh, Yên Nghĩa, Văn Quán, Thượng Đình..., đối tượng mua nhiều nhất là vé lượt, vé ngày để tham quan, trải nghiệm tàu điện, song cũng khá nhiều khách mua vé tháng phổ thông để đi lại hàng ngày.

Là một trong những khách mua vé tháng tại ga Hà Đông, anh Trần Đỗ Văn (phố Quang Trung, Hà Đông) chia sẻ: "Từ khi tuyến tàu điện này bắt đầu chở khách miễn phí, tôi đã chọn đi làm bằng tàu điện thay cho xe máy. Nhà cách ga Hà Đông chỉ khoảng 10 phút đi bộ, chỗ làm cũng ở phố Cát Linh nên đi tàu rất tiện. Mỗi tháng chỉ hết 200.000 đồng tiền vé, rẻ hơn cả tiền mua xăng đi xe máy, hầu như lên ga có tàu ngay, nên lợi rất nhiều".

Tại ga Thượng Đình, chị Lê Thị Hoài (trú gần Chợ Xanh, Thanh



Hành khách mua vé đi tàu điện Cát Linh - Hà Đông tại máy bán vé tự động sáng 21/11

Ảnh: Tạ Hải

Xuân) cũng cho biết, giá vé tháng tính ra chỉ chưa đến 7.000 đồng/ngày nên phù hợp với cả người mới đi làm, thu nhập thấp. "Tôi làm việc theo ca, nhiều hôm 21h - 22h đêm mới được về. Giờ có tuyến tàu điện này lợi đủ đường, đi sớm về muộn, trời mưa nắng cũng không lo, nhất là không bị tắc đường, chen chúc như đi xe máy, xe buýt", chị Hoài cho hay.

KHÁCH CÒN BỐ NGỜ, CẦN HƯỚNG DẪN CHI TIẾT

Ghi nhận cho thấy, trong ngày đầu bán vé, tại các ga đông loạt phát hành các vé lượt, vé ngày, vé tháng và vé miễn phí. Trong đó, chỉ có vé lượt được bán qua máy bán tự động (đồng thời bán trực tiếp), còn các vé khác được bán trực tiếp tại quầy.

Vé lượt được in mệnh giá 30.000 đồng, dạng giấy tương tự như vé xe buýt; còn các vé khác là thẻ vé. Khách sử dụng vé ngày đi qua lối riêng, đóng mở thủ công để lên tầng ga đợi tàu; còn các vé khác đi qua cổng soát vé tự động.

Theo ghi nhận, nhiều khách chọn mua vé lượt qua máy bán tự động, tại đây đều có nhân viên nhà ga trực hướng dẫn nên không gặp vướng mắc phát sinh. Tuy nhiên, ghi nhận tại ga Thượng Đình cho thấy, một trong 2 máy bán vé tự động hiển thị chế độ ngừng phục vụ, cũng như chỉ phục vụ bán vé 1 quầy. Theo giải thích của nhân viên nhà ga, do máy bán vé trực trực nên chờ được khắc phục.

Một số hành khách cho biết đây là lần đầu đi tàu Cát Linh - Hà Đông, nên khá ngỡ ngàng và đi vượt quá nhà ga định đi, nên phải trả thêm tiền và thủ tục khá phức tạp.

"Tôi mua vé tại quầy từ ga Cát Linh, bảo nhân viên là mua vé đi toàn tuyến và khứ hồi. Khi đến ga cuối Yên Nghĩa thì nhân viên yêu cầu trả thêm 8.000 đồng và đưa cho thẻ vé để đi qua cửa soát vé. Vé đi đến ga gần nhất là 8.000 đồng, nhưng nhân viên bán cho vé 7.000 chỉ để vào cửa, chẳng nhẽ chỉ đi vào xem ga rồi quay ra?", một nam hành khách phản ánh.

Tương tự, một hành khách cho biết mua vé từ ga trên đường Nguyễn Trãi, khi đến ga Yên Nghĩa phải trả thêm 2.000 đồng tại cửa sau quầy bán vé để được đưa thẻ vé quét đi cổng soát vé để ra.

Khi được hỏi, một số nhân viên nhà ga cho biết, theo quy định chung, khách đi quá chặng vé phải mua bổ sung (trả thêm tiền) theo thực tế quãng đường đi chuyển. Có thể do ngày đầu nhiều khách chưa quen nên xảy ra một số trường hợp trên.

Để cập vấn đề trên, theo chuyển gia đường sắt Nguyễn Ân, ở các nước châu Âu cũng xảy ra vấn đề tương tự, trường hợp đi quá trạm chỉ bị phạt số tiền cao hơn tiền vé nhiều lần. "Trong thời gian đầu không tránh khỏi các trường hợp khách đi quá chặng vé, có thể do vô ý hoặc cố tình. Vì vậy, đơn vị vận hành cần làm tốt công tác tuyên truyền, hướng dẫn cho khách", ông Ân nói.

Ông Vũ Hồng Trường, Tổng giám đốc Metro Hà Nội cho biết, trong 15 ngày vận hành miễn phí (từ ngày 6/11), đơn vị đã vận hành được 2.554 chuyến tàu an toàn, chở 380.510 hành khách. Như vậy, bình quân 1 ngày, tuyến đường sắt Cát Linh - Hà Đông vận chuyển được khoảng 25.000 hành khách, trong đó lượng người đi bình quân của ngày làm việc là khoảng 19.000 hành khách.

Về lượng phân bổ hành khách, theo ông Trường, ga Cát Linh chiếm 28%, ga Yên Nghĩa chiếm 24%. Còn lại 10 nhà ga chiếm hơn 40%. Riêng ga Cát Linh mỗi ngày có từ 1.000 - 1.500 người gửi xe máy (chiếm 18,4% lượng người đi tàu ở ga này).

VÉ ĐƯỢC TRỢ GIÁ 60 - 70%

Theo GS. Bùi Xuân Phong, Chủ tịch Hội Kinh tế và vận tải đường sắt VN, giá vé tàu Cát Linh - Hà Đông như hiện nay là phù hợp với hầu hết đối tượng, nên giai đoạn đầu khai thác thương mại chắc chắn sẽ thu hút hành khách có cùng đường đi chuyển hàng ngày dọc theo trục tuyến.

"Nếu có cơ chế giá vé tàu liên thông với các tuyến xe buýt sẽ thu hút thêm được khách ở ngoài phạm vi trên", GS. Phong nói.

Ông Đỗ Việt Hải, Phó giám đốc Sở GTVT Hà Nội cho biết, qua đánh giá về thời gian đầu khai thác sau 15 ngày cho thấy, người dân khá hào hứng với tuyến đường sắt đô thị này. "Trong nửa tháng qua, tuyến tàu điện đầu tiên của

Thủ đô đã thu hút rất đông hành khách, trong số đó thu hút thêm được nhiều người lựa chọn sử dụng để đi làm thay phương tiện cá nhân", ông Hải đánh giá.

Liên quan đến việc kết nối với các tuyến buýt với tàu Cát Linh - Hà Đông, ông Hải cho rằng, việc kết nối với xe buýt tại các nhà ga hết sức thuận lợi. Hiện, có 54 tuyến buýt kết nối, trong đó ga Cát Linh và Yên Nghĩa có 16 tuyến và các ga trung gian có 8 - 9 tuyến.

"Để thuận tiện hơn cho khách đi tàu chuyển sang xe buýt đi liên tuyến, chúng tôi đang yêu cầu Metro Hà Nội dán lộ trình tuyến xe buýt ở nhà ga để khi khách xuống sẽ biết thông tin để đi các tuyến buýt kết nối", ông Hải nói.

Ông Vũ Hồng Trường thông tin thêm, trong 15 ngày vận hành miễn phí, toàn tuyến đường sắt đô thị chỉ phát sinh một số lỗi nhỏ như hỏng cần gạt nước của tàu, loa trên tàu bị rè..., Metro Hà Nội đã nhanh chóng khắc phục ngay, điều tàu dự phòng thay thế chứ không bỏ chuyến.

Theo ông Trường, trong ngày đầu tiên bán vé thu tiền, nhiều hành khách chưa quen việc mua vé và sử dụng vé. Do đã lường trước tình huống này, Hà Nội Metro đã bổ sung 100 người là cán bộ, công nhân viên công ty, tình nguyện viên để hướng dẫn khách mua vé, đồng thời khắc phục ngay những tình huống phát sinh.

Về thời gian tàu chạy sẽ được điều chỉnh, cụ thể, ông Trường cho biết, trong giai đoạn từ 21/11/2021 - 6/5/2022, các đoàn tàu hoạt động từ 5h30 - 22h hàng ngày, tần suất 10 phút có một chuyến tàu dừng tại ga; thời gian dừng tại ga 25 - 50 giây để khách lên xuống. Giai đoạn tiếp theo, từ ngày 7/5 - 6/11/2022, tàu chạy từ 5h30 - 22h30; giãn cách chạy tàu giờ cao điểm 6 phút/chuyến, giờ bình thường 10 phút/chuyến.

Khẳng định đối tượng của đường sắt đô thị hướng tới là những người đi lại thường xuyên đi vào giờ cao điểm để tránh ùn tắc, ông Trường nhận định, mỗi phương thức vận tải đô thị chỉ đáp ứng một số đối tượng nhất định. Vì vậy, một tuyến đường sắt đô thị như Cát Linh - Hà Đông không thể giải quyết được tất cả vấn đề mà cần có cả một hệ thống.

"Nhưng rõ ràng đây là sự khởi đầu tốt đẹp, bước phát triển mới về giao thông công cộng. Chỉ khi nào hình thành mạng lưới đường sắt đô thị hoàn chỉnh mới giải quyết được căn cơ những vấn đề đặt ra của giao thông đô thị ở các thành phố lớn", ông Trường nói.

Huy Lộc - Lê Tươi

ALO BÁC SỸ**Gần 2.000
hóa chất gây hại
trong thuốc lá
điện tử****Hỏi:**

Mới đây, chồng mình đã chuyển sang hút thuốc lá điện tử với tính dầu ngọt, thơm nhưng mình không biết, thuốc lá điện tử có giảm nhiều tác hại so với thuốc lá truyền thống không, xin bác sĩ tư vấn và cho biết.

Nguyễn Lan Anh (Y Yên, Nam Định)



Ảnh minh họa

Ths. Nguyễn Thị Minh Thu,
Trưởng phòng Y tế Dự phòng, Cục Y tế
GTVT trả lời:

Chào bạn, thuốc lá điện tử không giống thuốc lá bình thường mà là một thiết bị có chứa tinh dầu bên trong. Thuốc lá điện tử tạo ra luồng khói bằng cách đốt nóng tinh dầu có chứa hương liệu và các hóa chất khác để tạo ra luồng khói. Chất lỏng sau khi được đốt cháy sẽ biến thành một luồng khói có mùi vị và cảm giác giống như đang hút thuốc lá.

Người sử dụng sẽ hít loại khí này vào phổi. Những người xung quanh cũng có thể hít phải loại khí này khi người sử dụng nhà khởi ra ngoài môi trường. Thuốc lá điện tử còn được biết đến bằng nhiều tên khác nhau như e-cigs, e-hookah, vape...

Một nghiên cứu của các nhà khoa học tại Đại học Johns Hopkins (Mỹ) được công bố trên Tạp chí Chemical Research in Toxicology đã tìm thấy hàng trăm hóa chất chưa xác định trong tinh dầu vape và thuốc lá điện tử. Nghiên cứu mô tả chi tiết một loạt hóa chất không xác định, cùng số ít các hợp chất đã biết và có khả năng gây hại.

Tác giả chính của nghiên cứu - Carsten Prasse, giải thích: "Nghiên cứu hiện tại so sánh thuốc lá điện tử với thuốc lá bình thường cho thấy, chất gây ô nhiễm ở thuốc lá thấp hơn nhiều trong thuốc lá điện tử. Có những rủi ro về sức khỏe mà chúng ta chưa biết. Ngày càng có nhiều người trẻ sử dụng thuốc lá điện tử và họ cần biết mình đang tiếp xúc với thứ gì".

Đây là nghiên cứu đầu tiên không chú trọng đến tất cả các hợp chất tiềm ẩn có trong tinh dầu vape và khí thải bằng cách sử dụng sắc ký lỏng/khối phổ độ phân giải cao. Nhóm nghiên cứu đã thử nghiệm 4 loại tinh dầu vape có hương vị phổ biến. Đồng thời, họ nghiên cứu các khí thải từ 4 thiết bị thuốc lá điện tử phổ biến.

Nghiên cứu đã phát hiện gần 2.000 hợp chất hóa học khác nhau. Hầu hết các hợp chất đó đều không được xác định. Các nhà khoa học phát hiện 6 hợp chất có khả năng gây hại trong số đó. Những chất này có liên quan đến kích ứng đường hô hấp, hóa chất công nghiệp, thuốc trừ sâu và có caffeine.

Một phát hiện bất ngờ khác trong nghiên cứu là có các hợp chất giống hydrocarbon ngưng tụ trong vape. Những hợp chất này thường được tạo ra trong quá trình đốt cháy. Đồng thời, chúng tiếp tục được tạo ra trong quá trình hút.

Thuốc lá điện tử không phải là sự thay thế lành mạnh cho việc hút thuốc lá truyền thống.

**Hiệu quả từ "cánh tay nối dài"
của ngành BHXH**

Trong suốt 14 năm qua, hệ thống đại lý thu BHXH, BHYT tại Việt Nam đã phát triển sâu rộng đến từng địa bàn xã, phường với nhiều loại hình khác nhau và được ví là "cánh tay nối dài" của ngành BHXH Việt Nam, đưa chính sách đến với đông đảo các tầng lớp nhân dân.

KHÔNG NGỪNG MỞ RỘNG

BHXH tỉnh Long An vừa tổ chức lớp đào tạo kỹ năng nghiệp vụ truyền thông phát triển đối tượng tham gia BHXH tự nguyện, BHYT hộ gia đình cho hơn 100 học viên thuộc hệ thống UBND xã, phường, Hội Phụ nữ, Hội Nông dân và hệ thống Bưu điện...

Theo ông Lê Thành Liếp, Phó giám đốc BHXH tỉnh Long An, trong thời gian qua, dù gặp nhiều trở ngại nhưng các đại lý thu vẫn hoạt động rất có hiệu quả. Chính vì vậy, để mở rộng hơn nữa hệ thống đại lý thu, lần đầu tiên BHXH tỉnh Long An tổ chức đào tạo trực tuyến, giúp các học viên trở thành những nhân viên đại lý thu BHXH tự nguyện, BHYT hộ gia đình.

Trong thời gian qua, hệ thống đại lý thu đã đồng hành với BHXH tỉnh Long An thực hiện chính sách BHXH, BHYT rất hiệu quả, đặc biệt là trong bối cảnh dịch Covid-19. Nhân viên đại lý thu đều là những người địa phương, nắm bắt tình hình, thường xuyên được tiếp xúc với người dân trên địa bàn nên có thể vận động người dân tham gia BHXH tự nguyện, BHYT hộ gia đình đến tận các tổ dân phố, thôn, ấp. Có thể nói, đại lý thu là cánh tay nối dài của ngành BHXH Việt Nam, đưa chính sách đến với đông đảo các tầng lớp nhân dân.

Để dẫn chứng cho điều này, ông Lê Thành Liếp cho biết, đơn cử tại huyện Châu Thành có 13 đại lý thu ở các xã, thị trấn và bưu điện. Trong 9 tháng đầu năm 2021, các đại lý thu huyện Châu Thành đã vận động được 46.071



Nhân viên đại lý thu tuyên truyền, phổ biến chính sách, chế độ BHXH, BHYT

người tham gia BHYT hộ gia đình (chiếm 41,07% dân số trên địa bàn huyện) và 2.519 người (tăng 800 người so với cùng kỳ năm trước) tham gia BHXH tự nguyện với số thu trên 4,1 tỷ đồng.

Chia sẻ tại Hội thảo trực tuyến về phát triển mạng lưới đại lý chuyên nghiệp do BHXH Việt Nam tổ chức mới đây, ông Đinh Duy Hùng, Phó Trưởng ban Quản lý thu - Sở thể (BHXH Việt Nam) cho biết, trong những năm qua, các đại lý thu đã đóng góp tích cực trong công tác tuyên truyền chính sách BHXH, BHYT. Các nhân viên đại lý thu đã đến từng nhà tuyên truyền, vận động người dân tham gia BHXH tự nguyện, BHYT hộ gia đình; hướng dẫn, hỗ trợ người dân đăng ký tham gia; chuyển trả số BHXH, thẻ BHYT kịp thời cho người tham gia... nên đã tạo được niềm tin đối với người dân; số người tham gia BHXH tự nguyện, BHYT hộ gia đình tăng dần qua từng năm.

Tính đến hết năm 2020, cả nước đã có 1,1 triệu người tham gia BHXH tự nguyện, trong đó số do đại lý thu khai thác chiếm 92,5%, còn lại 7,5% tham gia trực tiếp tại cơ quan BHXH. Cả nước cũng có gần 19,4 triệu người

tham gia BHYT hộ gia đình, trong đó số do đại lý thu khai thác chiếm 95%, còn lại 5% tham gia trực tiếp tại cơ quan BHXH...

"Hiện nay, mạng lưới đại lý thu được phân bố tại tất cả các tỉnh, thành trên cả nước. Mỗi xã đều có ít nhất một điểm thu thuộc đại lý thu. Với lợi thế bám sát địa bàn, hàng ngày tiếp xúc với người dân, nhân viên đại lý thu đã đóng góp tích cực vào việc tuyên truyền, phổ biến chính sách, chế độ BHXH, BHYT tại cơ sở, trực tiếp giúp người dân nâng cao nhận thức, thấy rõ lợi ích của việc tham gia BHXH, BHYT...", ông Đinh Duy Hùng chia sẻ.

XÂY DỰNG HỆ THỐNG ĐẠI LÝ THU CHUYÊN NGHIỆP

Theo ông Hùng, hiện nay việc phát triển hệ thống đại lý thu tại Việt Nam vẫn còn gặp một số khó khăn. Qua rà soát hệ thống văn bản quy phạm pháp luật (Bộ luật Dân sự, Luật BHXH, Luật BHYT, Luật DN...) cho thấy, hiện chưa có quy định, hướng dẫn cụ thể về "tổ chức dịch vụ" để cơ quan BHXH thực hiện ủy quyền thu BHXH, BHYT còn gặp vướng mắc. Bên cạnh đó,

mức chi thù lao còn thấp, không đủ chi phí đi lại, nhất là đối với những đại lý ở xa; chưa có hướng dẫn về thù lao của hoạt động ủy quyền thu BHXH, BHYT...

Để xây dựng, phát triển đại lý thu trong tương lai, đại diện Ban Quản lý thu - Sở thể, BHXH Việt Nam cho biết, trong thời gian tới, BHXH Việt Nam sẽ tiếp tục đề xuất hoàn thiện chính sách nhằm mở rộng, phát triển các loại hình tổ chức dịch vụ làm đại lý thu; đồng thời có cơ chế khuyến khích các cá nhân tham gia hoạt động đại lý thu, đảm bảo "phủ sóng" hoạt động thu BHXH, BHYT tới từng hộ gia đình.

Bên cạnh đó, BHXH Việt Nam cũng chú trọng phát triển hệ thống đại lý thu theo hướng chuyên nghiệp, với các tiêu chí cụ thể như: Có các quy định rõ ràng, chặt chẽ về số lượng, tiêu chuẩn nhân viên của từng đại lý, cơ sở vật chất, trang thiết bị, hạ tầng kỹ thuật tại mỗi điểm thu; áp dụng CNTT trong quản lý dữ liệu đại lý thu và nhân viên đại lý thu...

Tính đến hết năm 2020, cả nước đã có 11.851 đại lý thu với 37.728 điểm thu và 52.225 nhân viên đại lý thu. **Vũ Vũ**

HÀ NỘI:**Diện F0 nào được điều trị tại trạm y tế lưu động?**

Ngày 21/11, Sở Y tế Hà Nội có công văn khẩn gửi UBND các quận, huyện, thị xã về hướng dẫn triển khai cơ sở thu dung, điều trị người bệnh Covid-19 tại các quận, huyện, thị xã.

Theo đó, căn cứ theo hướng dẫn tạm thời của Bộ Y tế về mô hình trạm y tế lưu động trong bối cảnh dịch Covid-19 và Công điện số 23/CD-UBND ngày 16/11/2021 của UBND TP Hà Nội về việc tiếp tục triển khai các biện pháp phòng, chống dịch Covid-19 trên địa bàn thành phố trong tình hình mới, Sở Y tế Hà Nội đề nghị UBND các quận, huyện,



Thời điểm dịch bùng phát mạnh trên địa bàn, quận Thanh Xuân thành lập 11 trạm y tế lưu động phục vụ phòng, chống dịch

thị xã phối hợp chỉ đạo các đơn vị chức năng trên địa bàn triển khai thành lập cơ sở thu dung, điều trị người bệnh Covid-19 (gọi là trạm y tế lưu động) không triệu chứng

và triệu chứng nhẹ tại các địa bàn xã, phường, thị trấn.

Tại các trạm y tế lưu động này được thu dung, khám, điều trị cho F0 nhẹ, không triệu chứng tại quận, huyện, thị xã; đồng thời phát hiện sớm, xử trí cấp cứu, kịp thời chuyển viện khi người bệnh tiến triển ở mức độ vừa và nặng.

"Tại các trạm y tế lưu động không tiếp nhận các F0 là phụ nữ mang thai, người mắc bệnh lý nền; chỉ tiếp nhận F0 không có triệu chứng lâm sàng hoặc mức độ nhẹ, bao gồm các triệu chứng lâm sàng không đặc hiệu như:

Sốt, ho khan, đau họng, nghẹt mũi, mệt mỏi, đau đầu, đau mỏi cơ, tê liệt; đồng thời không có các dấu hiệu của viêm phổi hoặc thiếu oxy, nhịp thở dưới 20 lần/phút, SpO2 trên 96% khi thở khí trời", Sở Y tế Hà Nội lưu ý.

Theo Sở Y tế Hà Nội, trạm y tế lưu động có 1 xe ô tô chuyên dụng, nhân viên y tế cho 1 kíp có 5 người (gồm: 1 bác sĩ phụ trách, 2 điều dưỡng, 1 kỹ thuật viên, điều dưỡng xét nghiệm và 1 dược sĩ). Căn cứ số lượng người bệnh có thể bố trí kíp nhân lực y tế phù hợp, bảo đảm điều kiện hoạt động của cơ sở. **P.V**

"Xe thịt" tàu "ma" và chuyện "voi chui lọt lỗ kim"



Nhiều ý kiến cho rằng, việc phá dỡ những con tàu cũ trọng tải nghìn tấn mà đến lúc tháo dỡ xong mới bị phát hiện chẳng khác nào chuyện "con voi chui lọt lỗ kim". Không ai dám chắc chuyện này sẽ lại tái diễn hay không.



Khu vực chiếc tàu bị tháo dỡ trái phép nằm trên khu đất bãi bồi ven sông Kinh Môn

MÃI CHỜNG DỊCH NÊN CHẠM PHÁT HIỆN?

Báo Giao thông số ra ngày 17/11 đăng bài "Bí ẩn "xe thịt" tàu "ma" trên sông Kinh Môn", phản ánh việc từ nhiều năm nay, những con tàu "ma" từ khắp mọi nơi được vận chuyển về cơ sở phá dỡ tàu cũ nằm ven sông Kinh Môn thuộc địa bàn huyện An Dương, TP Hải Phòng, sau đó sẽ được cắt phá và bán sắt vụn. Sở dĩ gọi là những con tàu "ma" bởi nếu bị cơ quan chức năng "sờ gáy", nó hoàn toàn vô chủ. Còn nếu phá dỡ tàu thành công thì cơ sở phá dỡ có thể bỏ túi cả chục tỷ đồng.

Trao đổi với Báo Giao thông, ông Vũ Văn Trường, Chủ tịch UBND xã Đại Bản, huyện An Dương cho biết: "Sau khi Báo Giao thông đăng tải bài viết, UBND huyện đã chỉ đạo xã Đại Bản cùng các cơ quan chức năng huyện kiểm tra, làm rõ. Qua kiểm tra, xác định con tàu Chung Chính hiện đã bị tháo dỡ một phần. Cơ quan chức năng đã lập biên bản

yêu cầu dừng hoạt động tháo dỡ tàu trái phép, giữ nguyên hiện trạng chờ xử lý theo quy định".

Cũng theo ông Trường, khu vực chiếc tàu bị tháo dỡ trái phép nằm trên khu đất bãi bồi ven sông Kinh Môn. Tại đây, không có bến bãi cũng như hoạt động cơ khí nào. Các đối tượng lợi dụng khu đất này vận chuyển máy móc, trang thiết bị để tháo dỡ tàu.

Lý giải vì sao việc tháo dỡ một con tàu khổng lồ nhưng chính quyền không phát hiện, ông Trường cho rằng: "Do dịch bệnh căng thẳng, chính quyền xã phải huy động nguồn nhân lực cho công tác phòng, chống dịch. Đồng thời, các đối tượng di dời tàu về, tổ chức tháo dỡ tại khu vực gần kho thu mua sắt vụn, phế liệu nên chính quyền gặp rất nhiều khó khăn trong việc phát hiện, xử lý".

Còn lãnh đạo xã Lê Thiện, huyện An Dương cho biết, quá trình kiểm tra thực tế tại khu vực bến cảng trái phép ven sông thuộc khu đất của Công ty TNHH

Công nghiệp tàu thủy Thái Sơn, chiếc tàu bị tháo dỡ không còn nữa. Tuy nhiên, có rất nhiều máy móc, vỏ tàu bị cắt xẻ vẫn còn nằm trên bãi.

"Chính quyền địa phương cùng với lực lượng cảnh sát kinh tế và các cơ quan chức năng khác đã xuống kiểm tra, đồng thời lập biên bản ghi nhận vụ việc, xử lý theo quy định", vị này nói và cũng lý giải việc chậm phát hiện là do "việc tháo dỡ diễn ra rất nhanh, trong thời điểm dịch bệnh".

TÀU BUỒN LẬU KHÔNG VỀ NƯỚC

Con tàu Chung Chính treo cờ nước Cộng hòa Palau từng bị tạm giữ tại vùng biển tỉnh Quảng Ninh vì vận chuyển thuốc lá lậu số lượng cực lớn vào Việt Nam, sau đó vụ việc đã bị khởi tố, xử lý. Lãnh đạo Cục Hải quan Hải Phòng cho biết, tàu Chung Chính được thả đăng ra phải trở về nước, nhưng lại không về mà được đưa đến neo đậu tại khu vực cảng thuộc Hải Phòng để phá dỡ lấy sắt vụn, là có dấu hiệu phạm tội buôn lậu.

Theo lãnh đạo một công ty đóng tàu trên địa bàn Hải Phòng, hiện nay tại khu vực Hải Phòng mới chỉ có Công ty Đóng tàu Phà Rừng đủ điều kiện để thực hiện phá dỡ tàu cũ. Tuy nhiên, nhiều ngành nghề phá dỡ những con tàu cũ trọng tải nghìn tấn, mà đến lúc tháo dỡ xong mới bị phát hiện ra chẳng khác nào chuyện "con voi chui lọt lỗ kim".

"Theo Nghị định 82/2019, việc phá dỡ tàu biển cũ chỉ được thực hiện tại cơ sở phá dỡ tàu biển đã được đưa vào hoạt động theo quy định. Quá trình tháo dỡ không được kéo dài quá 180 ngày; phải mua bảo hiểm và thực hiện các nghĩa vụ về bảo hiểm trách nhiệm bồi thường thiệt hại về môi trường... Tuy nhiên, các hoạt động tháo dỡ tàu biển diễn ra trên sông Kinh Môn hiện nay hoàn toàn trái phép, lợi thì tổ chức, cá nhân được hưởng, còn các quy định về bảo vệ môi trường thì không hề có", vị này nói.

Đồng Bắc

Bắt kẻ sát hại con riêng 7 tháng tuổi của vợ hồ

Ngày 21/11, Cơ quan CSĐT Công an tỉnh An Giang cho biết, đã ra quyết định khởi tố vụ án, khởi tố bị can và lệnh tạm giam đối với Nguyễn Văn Hồng (SN 1998, trú tại phường Châu Phú A, TP Châu Đốc, An Giang) về các hành vi giết người và cố ý gây thương tích.

Theo thông tin ban đầu, khoảng giữa tháng 10/2021, Hồng quen biết và chung sống như vợ chồng với Nguyễn Thị M. (SN 1992, trú tại TP Châu Đốc).

Trong thời gian sống chung, mỗi khi cháu Nguyễn Mỹ Thiên

K. (sinh ngày 5/4/2021), con riêng của M. khóc, Hồng tỏ ra bức tức nên đã nhiều lần hành hạ và khiến bé K. bị gãy tay.

Vào khoảng 21h30 ngày 2/11, sau khi cùng M. và một người bạn sử dụng ma túy xong, Hồng kêu M. mang điện thoại qua hàng xóm sạc nhờ. Lúc này Hồng ở nhà dùng nước đổ vào miệng cháu K. khiến cháu tử vong. Khi M. quay về nhà phát hiện con đã chết, Hồng bàn với M. đem đi thiêu nhưng M. không chịu do nghi ngờ Hồng đã giết con mình.

Đến khoảng 2h, ngày 4/11, Hồng cùng M. để cháu vào túi du lịch rồi đem ra bờ kè Công viên 30/4 (thuộc phường Châu Phú B, TP Châu Đốc) chôn để phi tang. Sau khi chôn xong, về nhà Hồng thường xuyên đe dọa giết và dùng hung khí đánh M. gây thương tích, nên M. không dám tố giác sự việc.

Đến trưa 8/11, cha ruột của cháu K. đến thăm con nên đã phát hiện sự việc. Lúc này, M. mới đến cơ quan công an trình báo. Sau đó, vụ việc được Cơ quan

CSĐT Công an TP Châu Đốc, báo cáo Ban Giám đốc Công an tỉnh An Giang.

Do các đối tượng liên quan đều là đối tượng sử dụng ma túy, có mối quan hệ thân thiết với nhau và bị đối tượng Hồng khống chế, đe dọa nên bước đầu gặp không ít khó khăn trong việc xác định đối tượng gây án. Tuy nhiên, sau nhiều giờ kiên trì đấu tranh khai thác với những chứng cứ xác thực, cuối cùng đối tượng Hồng đã thừa nhận giết chết cháu K.

P.V

Phan Sào Nam đã nộp 1.384 tỷ đồng, tiếp tục ngồi tù

TAND Cấp cao tại Hà Nội vừa mở phiên Giám đốc thẩm xét kháng nghị của Viện kiểm sát nhân dân (VKSND) Cấp cao tại Hà Nội đối với quyết định giảm án tha tù trước thời hạn của TAND tỉnh Quảng Ninh cho Phan Sào Nam (SN 1979, Giám đốc Công ty Cổ phần VTC online).

Hội đồng Giám đốc thẩm đã quyết định chấp nhận toàn bộ kháng nghị của VKSND Cấp cao tại Hà Nội. Theo Hội đồng Giám đốc thẩm, TAND tỉnh Quảng Ninh ra quyết định giảm thời gian chấp hành án với Phan Sào Nam là không đủ điều kiện và không có căn cứ pháp luật.

Từ đó, TAND Cấp cao tại Hà Nội quyết định tuyên hủy các quyết định giảm thời hạn chấp hành án phạt tù của TAND tỉnh Quảng Ninh đối với Phan Sào Nam. Quyết định Giám đốc thẩm cũng tuyên buộc Phan Sào Nam phải chấp hành nốt 22 tháng tù tại bản án phúc thẩm.



Phan Sào Nam tại phiên tòa phúc thẩm

Về khắc phục hậu quả và thi hành án dân sự, tính đến nay "trùm" cờ bạc Phan Sào Nam đã nộp thi hành án tổng cộng hơn 1.384 tỷ đồng. Số tiền có điều kiện để thi hành án còn lại là hơn 10 tỷ 800 triệu đồng.

Hiện tại, Phan Sào Nam đang phối hợp với Chi cục Thi hành án dân sự huyện Hòa Vang, Đà Nẵng để bán 125m² đất thuộc dự án Golden Hills City, khu A xã Hòa Liên, huyện Hòa Vang, Đà Nẵng lấy tiền thi hành án. Ngoài ra, Phan Sào Nam cũng đang tìm cách để bán một căn hộ chung cư của hai vợ chồng tại phường Bến Nghé, Q.1, TP HCM để nộp cho đủ số tiền hơn 10 tỷ 800 triệu đồng.

Trước đó, bản án phúc thẩm của TAND Cấp cao tại Hà Nội (tháng 3/2019) đã tuyên phạt Phan Sào Nam 5 năm tù về 2 tội "Tổ chức đánh bạc" và "Rửa tiền", đồng thời buộc bị cáo này nộp lại tổng cộng 1.475 tỷ đồng.

Phan Sào Nam được TAND tỉnh Quảng Ninh ra quyết định giảm án 2 lần và ra tù trước 22 tháng so với thời hạn. Nhưng tháng 4/2021, Viện trưởng VKSND Cấp cao tại Hà Nội ra quyết định kháng nghị Giám đốc thẩm với hai quyết định giảm thời hạn chấp hành án phạt tù trong năm 2020 và 2021 của TAND tỉnh Quảng Ninh đối với Phan Sào Nam.

Liên quan đến việc giảm án tha tù trước thời hạn cho Phan Sào Nam, Ủy ban Kiểm tra Trung ương xác định, Ban cán sự Đảng, cá nhân Bí thư Ban cán sự Đảng các nhiệm kỳ 2015 - 2020 và 2020 - 2025, một số Ủy viên Ban cán sự Đảng, lãnh đạo và cán bộ TAND tỉnh Quảng Ninh đã vi phạm các quy định của Đảng, pháp luật Nhà nước. Ủy ban Kiểm tra Trung ương quyết định thi hành kỷ luật: Cảnh cáo Ban cán sự Đảng TAND tỉnh Quảng Ninh các nhiệm kỳ 2015 - 2020 và 2020 - 2025.

Với cá nhân, kỷ luật cảnh cáo với Chánh án TAND tỉnh Quảng Ninh Hoàng Văn Tiến; 2 Phó Chánh án Phạm Thị Hương Giang, Nguyễn Trí Chính; Chánh tòa Dân sự Nguyễn Thúy Hằng và Phó trưởng Phòng Kiểm tra nghiệp vụ và Thi hành án Nguyễn Thị Thu Hiền.

V.H

**BẠN HỎI GIAO THÔNG TRẢ LỜI**

Xe máy mới mua chưa đăng ký mất giấy tờ, phải làm sao?

Hỏi:

Tôi mua một xe máy Honda Vision mới nhưng thời gian qua dịch bệnh Covid-19 kéo dài chưa đi đăng ký xe được. Nay tôi mang xe đi làm đăng ký thì bị mất toàn bộ giấy tờ của xe. Vậy, trong trường hợp này tôi phải làm thủ tục gì để đăng ký xe?

Nguyễn Văn Dũng
(Quận Hà Đông, TP Hà Nội)



Ảnh minh họa

Thiếu tá Nguyễn Việt Tiếp

(Phó Đội trưởng Đội CSGT trật tự, Công an quận Hoàng Mai, TP Hà Nội) trả lời:

Theo Thông tư số 58 của Bộ Công an quy định về đăng ký xe, đối với trường hợp mất toàn bộ giấy tờ xe mới mua thì bạn phải đến nơi mình mua xe máy, yêu cầu cấp bản sao hóa đơn giá trị gia tăng, đồng thời để nghị đại lý của hãng xe cấp lại phiếu chứng nhận chất lượng xuất xưởng (phiếu này không có bản sao) có đóng dấu của nhà máy.

Sau đó, bạn cầm giấy tờ này đến cơ quan công an quận, huyện địa bàn nơi đăng ký xe sẽ tiến hành tiếp nhận hồ sơ. Cơ quan công an quận, huyện địa bàn sau khi tiếp nhận hồ sơ của bạn sẽ tiến hành đăng công báo hoặc niêm yết trụ sở đăng ký xe trong 30 ngày.

Trong 30 ngày này, nếu không có khiếu kiện, tranh chấp gì, cơ quan công an sẽ cấp biển số, giấy đăng ký xe theo quy định.

HÀ NỘI:

Học sinh lớp 9 ở các huyện, thị xã đi học trở lại

Theo thông tin từ Sở GD&ĐT Hà Nội, tính đến 17h chiều 21/11, tổng hợp báo cáo của các Phòng GD&ĐT của 17 huyện, thị xã cho thấy, các trường học đã hoàn thành công tác chuẩn bị, sẵn sàng đón học sinh lớp 9 trở lại trường học trực tiếp từ sáng 22/11.

Theo đó, đối chiếu các quy định và tiêu chí của thành phố, hướng dẫn liên ngành Giáo dục và Đào tạo - Y tế, qua rà soát, kiểm tra, các trường đều bảo đảm các tiêu chí trường học an toàn. Các trường cũng đã xây dựng phương án dạy học phù hợp với thực tế của từng đơn vị, trong đó đặc biệt quan tâm đến việc xử lý tình huống khi phát hiện trường hợp học sinh, giáo viên có yếu tố dịch tễ khi đang dạy, học tại trường.

Trước đó, ngày 8/11, huyện Ba Vì là đơn vị đầu tiên được lựa chọn triển khai cho học sinh khối lớp 9 các trường trung học cơ sở trên địa bàn trở lại trường học trực tiếp.

Sở GD&ĐT Hà Nội quy định, tùy theo điều kiện thực tế của địa phương, có thể bố trí thời gian đi học của học sinh cho phù hợp, chậm nhất trước ngày 24/11. Các trường phải đạt yêu cầu an toàn trong phòng, chống dịch, chỉ tổ chức việc dạy học trực tiếp 1 buổi/ngày, không tổ chức ăn bán trú.

P.V



19 chiếc xe khách của Công ty TNHH Vận tải Kết Đoàn bỗng dưng bị khóa bánh, niêm phong

HẢI PHÒNG:

Bến xe bị "giam lỏng" trong đêm, nhà xe vạ lây

19 chiếc xe khách của Công ty TNHH Vận tải Kết Đoàn đang gửi tại bãi để xe của Bến xe khách Thượng Lý, TP Hải Phòng bỗng dưng bị khóa, niêm phong một thời gian dài. Trong quá trình vô cớ bị niêm phong, một chiếc xe trong số này bốc cháy, thiệt hại hàng trăm triệu đồng.



Xe khách của Công ty Kết Đoàn bốc cháy trong thời gian bị Công ty Sơn Trường vô cớ niêm phong

CUỘC ĐỘT KÍCH TRONG ĐÊM

"Doanh nghiệp chúng tôi không có mâu thuẫn, tranh chấp với bất cứ tổ chức, cá nhân nào. Tuy vậy, khi 19 chiếc xe khách của chúng tôi đang gửi tại bãi trông giữ xe của Bến xe khách Thượng Lý thì bất ngờ nhận được thông tin người của Công ty TNHH Sơn Trường tới niêm phong toàn bộ số xe trên, không cho xe hoạt động. Quá trình xe bị "giam lỏng", một chiếc xe bị cháy. Thiệt hại vì bị giam giữ, cháy xe đối với công ty chúng tôi vô cùng lớn", đại diện Công ty TNHH Vận tải Kết Đoàn phản ánh.

Vụ việc 19 xe khách của Công ty TNHH Vận tải Kết Đoàn bị nhốt, niêm phong liên quan đến việc Bến xe khách Thượng Lý bị "đột kích" trong đêm.

Theo trình báo của Công ty CP Đầu tư và phát triển Kim Khí (đơn vị chủ quản của Bến xe khách Thượng Lý), vụ việc xảy ra vào khoảng 23h30 ngày 10/10, khi ông Nguyễn Đình Tân, Phó giám đốc Công ty TNHH Sơn Trường dẫn hàng trăm người mang theo phương tiện, hung khí đến khu vực Bến xe khách Thượng Lý (địa chỉ số 52 đường Hà Nội, phường Sở Dầu, quận Hồng Bàng, TP Hải Phòng).

Theo những clip mà Bến xe khách Thượng Lý cung cấp, có hàng trăm người mang theo phương tiện, máy móc đã phá cổng phụ, tràn vào khu bãi gửi xe của Bến xe khách Thượng Lý, áp đảo lực lượng bảo vệ ít ỏi ở đây.

"Ngay khi nhận được thông tin, chúng tôi đã gọi điện báo lực lượng công an, các đơn vị công an đã có mặt rất nhanh, thậm chí trước cả khi tôi có mặt. Tuy nhiên, người của Công ty Sơn Trường vẫn tràn vào bãi gửi xe của Bến xe khách Thượng Lý. Nhóm người này đã phá cổng phụ bến

xe, dùng xe cẩu, xe nâng mang logo Công ty Bê tông Minh Đức mang 12 đốt cầu thép kích thước 2mx2m/đốt, trị giá khoảng 480 triệu đồng lên hai xe container chở đi đâu không rõ. Không những vậy, họ còn vô cớ khóa, niêm phong 19 chiếc xe khách của Công ty Kết Đoàn đang gửi tại bãi xe", ông Lưu Thành Đồng, Tổng giám đốc Công ty Kim khí Hải Phòng cho biết.

Đại diện UBND phường Sở Dầu xác nhận vụ việc người của Công ty TNHH Sơn Trường kéo đến "cuồng chế" khu gửi xe của Bến xe khách Thượng Lý đêm 10/10. Nhận được thông tin, chính quyền địa phương, công an quận, phường đã có mặt để ổn định trật tự. Chính quyền địa phương đã mời các bên lên làm việc.

"Vụ việc xuất phát từ mâu thuẫn giữa Công ty Kim khí Hải Phòng và Công ty TNHH Sơn Trường về khu đất nơi Bến xe khách Thượng Lý sử dụng làm bãi gửi xe", vị đại diện cho biết.

TAI BAY VÀ GIÓ

Biên bản làm việc giữa lãnh đạo UBND phường với Công ty Sơn Trường và đại diện Bến xe khách Thượng Lý đã được lập ngày 20/10/2021. Theo đó, Công ty TNHH Sơn Trường cho rằng bãi để xe của Bến xe khách Thượng Lý được Công ty Sơn Trường cho mượn từ tháng 3/2019. Đến nay, Công ty Sơn Trường có nhu cầu sử dụng lại khu đất đó nên đòi lại nhưng Bến xe khách Thượng Lý không có động thái trả lại nên buộc phải "cuồng chế".

Về nội dung này, ông Lưu Thành Đồng cho biết: Trước đó, năm 2019, công ty hợp đồng mượn 4.383m² bến bãi với Công ty TNHH Sơn Trường và phải trả 200 triệu đồng/năm để làm bãi đỗ xe ô tô. Khu bãi đất này trước đó chỉ là một bãi rác. Công ty Kim khí Hải Phòng đã phải đầu tư hàng tỷ đồng để san lấp, xây dựng hệ thống cơ sở vật chất phục vụ làm bãi trông giữ xe ô tô.

Bất ngờ, tới tháng 7/2021, Công ty TNHH Sơn Trường đề nghị tăng tiền "cho mượn" từ 200 triệu lên 600 triệu đồng. Do dịch bệnh Covid-19 diễn biến phức tạp, số chi phí thuê lại tăng cao đột biến nên Công ty Kim khí Hải Phòng đang trong quá trình đàm phán, chưa đi đến thỏa thuận thì Công ty TNHH Sơn Trường đã đột kích "cuồng chế" bãi giữ xe.

"Nếu là tranh chấp giữa hai bên mà không thỏa thuận được thì thẩm quyền giải quyết là Tòa án chứ không thể hành xử theo "luật rừng" như vậy. Đã thế, phía Công ty TNHH Sơn Trường còn giam xe của công ty khác gửi tại đây. Việc một chiếc xe khách của Công ty Kết Đoàn bị cháy trong đêm xảy ra trong thời gian Công ty Sơn Trường đã đột kích cưỡng chế, tiếp quản khu bãi gửi xe. Chúng tôi đã có đơn tố cáo gửi tới Công an quận Hồng Bàng để nghị điều tra sự việc này", ông Đồng nói.

Chịu thiệt hại nghiêm trọng dù hoàn toàn không liên quan đến tranh chấp của hai doanh nghiệp trên, ông Phạm Minh Đức, đại diện Công ty TNHH Vận tải Kết Đoàn bức xúc: "Chúng tôi đã ký hợp đồng trông giữ xe với Công ty Kim khí Hải Phòng, đã đưa xe vào đúng vị trí mà công ty này bố trí và đã đóng phí đầy đủ. Tuy nhiên, 19 xe đột ngột bị khóa bánh, niêm phong khiến không thể hoạt động, sau đó 1 trong 19 xe này bỗng dưng bị cháy".

"Thời gian khóa bánh xe, niêm phong của xe 19 chiếc xe khách tại bãi giữ xe của Bến xe khách Thượng Lý kéo dài hơn nửa tháng nay gây tổn thất nặng nề về kinh tế cũng như ảnh hưởng nghiêm trọng đến hình ảnh của Công ty TNHH Vận tải Kết Đoàn. Chúng tôi phải bồi thường thiệt hại cho một đối tác số tiền hàng trăm triệu đồng vì xe không thể chạy dù hợp đồng vận tải đã ký. Ước tính, 19 chiếc xe khách đường dài bị nhốt thời gian dài gây thiệt hại hàng tỷ đồng, chưa kể giá trị chiếc xe bị cháy đầy khó hiểu. Hiện, chúng tôi đã trình báo cơ quan công an để nghị điều tra vụ việc", ông Đức nói.

Việt Hòa - Quốc Phương

Đội tuyển Việt Nam cần làm gì để bảo vệ ngôi vô địch AFF Cup?

Bỏ lại sau lưng những thất bại tại Vòng loại thứ 3 World Cup 2022, đội tuyển Việt Nam đang hướng tới mục tiêu bảo vệ ngôi vô địch AFF Cup. Tuy nhiên, mục tiêu này không hề dễ dàng bởi nhiều đối thủ quyết tâm ngăn đường thầy trò HLV Park Hang-seo.

THUA BIẾN LỚN VẤN LÀ "VUA AO LÃNG"?

Ngày 20/11, đội tuyển Việt Nam đã hội quân tại Bà Rịa - Vũng Tàu để bước vào giai đoạn tập huấn chuẩn bị cho AFF Cup 2020. Sau những trận đấu khó khăn trong khuôn khổ vòng loại cuối World Cup 2022, đoàn quân áo đỏ sẽ đối diện với các đối thủ để thử thách.

"Con thuyền đồ" có thể chênh vênh khi bơi ra biển lớn nhưng tại đấu trường Đông Nam Á, thầy trò HLV Park Hang-seo vẫn là thế lực số 1. Nói vậy không có nghĩa hành trình bảo vệ ngôi vô địch AFF Cup 2020 của đội tuyển Việt Nam sẽ dễ dàng. Việc vừa trải qua giai đoạn tập luyện và thi đấu căng thẳng khiến thể lực của một số trụ cột bị bào mòn.

Trong khi đó, nhiều cái tên như thủ thành Đặng Văn Hậu, hậu vệ Đoàn Văn Hậu, hậu vệ Nguyễn Trọng Hoàng, tiền vệ Đỗ Hùng Dũng không thể góp mặt do chấn thương cũng là mất mát lớn cho nhà đương kim vô địch. Vài cái tên như hậu vệ Trần Đình Trọng hay tiền vệ Nguyễn Tuấn Anh cũng không có được thể trạng tốt nhất.

Một chi tiết khác rất đáng lưu ý, vì V-League 2021 đã bị hủy do tác động của dịch bệnh nên ông Park không có những lựa chọn mới mẻ để làm mới đội tuyển, dù chính ông từng thừa nhận đang cần điều này. 4 năm qua đã với lực lượng và lối chơi gần như



Đội tuyển Việt Nam hướng tới mục tiêu bảo vệ chức vô địch AFF Cup 2020

Ảnh: VFF

không đổi, dù muốn hay không, tuyển Việt Nam đã bị nghiền cứu kỹ càng.

Không thể không kể đến việc nhiều đội bóng trong khu vực đặt quyết tâm cao hạ bệ Nguyễn Quang Hải cùng đồng đội. Thái Lan, Malaysia, Indonesia mang tham vọng lớn và đều đang có những bước chuẩn bị kỹ càng.

Nhìn vào những lần đối đầu gần đây, ngoại trừ Indonesia, Thái Lan và Malaysia đều đem đến cho thầy trò ông Park nhiều khó khăn. Đội tuyển Việt Nam chưa từng thắng Thái Lan ở các trận đấu chính thức.

Malaysia thường bại trận khi đối đầu đoàn quân áo đỏ nhưng lối chơi rất khó chịu. Thậm chí, ở Vòng loại thứ 2 World Cup 2022, cả hai lượt trận "Bầy hổ" đều đã

có phần lấn lướt Việt Nam và chỉ chịu thua bởi một vài khoảnh khắc thoáng mất tập trung.

Bình luận viên Ngô Quang Tùng đánh giá, đội tuyển Việt Nam hiện tại rõ ràng đang trên cơ đối thủ nhưng chắc chắn sẽ không có một giải đấu dễ dàng. "Chúng ta từng vô địch nhưng không thể thắng kiểu áp đảo đối phương. Những lần giáp mặt gần đây cũng vậy nên tôi cho rằng chắc chắn đội tuyển không thể đá dễ như nhiều ý kiến nhận định. Để ở đây đâu đó chỉ là dễ về tâm lý bởi sân chơi AFF Cup đã quen thuộc và đội tuyển Việt Nam nhập cuộc với tư thế của trên", ông Tùng nhận định.

MỤC TIÊU KÉP

HLV Park Hang-seo trong lần phát biểu mới nhất đã nhấn

Tôi rất tự tin vào khả năng bảo vệ chức vô địch AFF Cup của đội tuyển Việt Nam. Chúng ta mạnh nhất, lối chơi ổn định nhất và là đội duy nhất ở Đông Nam Á dự vòng loại cuối World Cup, có những trận đấu cọ xát ở trình độ cao. Chẳng có lý do gì chúng ta không nghĩ về việc vô địch AFF Cup lần thứ 2 liên tiếp.

Bình luận viên Ngô Quang Tùng

manh việc cùng học trò nỗ lực bảo vệ chức vô địch giành được năm 2018. Mục tiêu đã có, vậy đoàn quân áo đỏ cần làm gì để hoàn thành?

Chuyên gia Nguyễn Thành Vinh phân tích, chúng ta vào giải với tư cách là nhà vô địch thì phải đá cho ra dáng nhà vô địch: "AFF Cup luôn là đấu trường

quan trọng, được người hâm mộ quan tâm đặc biệt nên đội tuyển Việt Nam cần giữ sự tập trung cao độ cũng như nghiêm túc trong mọi trận đấu. Không thể vì đã dự vòng loại cuối World Cup mà coi nhẹ các trận đấu trong khu vực. Đặc biệt, ngoài mục tiêu chiến thắng thì chúng ta phải chơi đẹp chứ không thể đá theo kiểu thắng bằng mọi giá", cựu HLV SLNA nêu ý kiến.

Đi sâu hơn về mặt chuyên môn, ông Vinh chia sẻ: "Lối chơi của đội tuyển Việt Nam đã được định hình từ mấy năm nay nên cũng không cần phải xây dựng từ đầu. Nhưng tôi cho rằng, HLV Park Hang-seo nên trao cơ hội nhiều hơn cho các cầu thủ trẻ, nhất là ở những trận đấu không quá căng thẳng".

Bình luận viên Ngô Quang Tùng thì nhận định, tại AFF Cup, một giải đấu với đối tượng khác, tâm thế khác, đội tuyển Việt Nam sẽ phải thay đổi đôi chút về lối chơi. "Chúng ta không thể quá chú trọng vào phòng ngự mà phải tấn công để giành chiến thắng. Tấn công cũng cần nhiều phương án để đảm bảo sự đa dạng và hiệu quả. Tuy vậy, nhiệm vụ phòng ngự không được lơ là. Nói cách khác, đội tuyển Việt Nam cần giữ sự chủ động cần thiết trong mọi tình huống", ông Tùng nói.

Cũng theo ông Tùng, một điểm quan trọng nữa là đội tuyển Việt Nam vẫn còn nhiệm vụ tại vòng loại World Cup nên khi tham dự AFF Cup phải đảm bảo mục tiêu kép gồm: Chiến thắng và giữ được lực lượng nòng cốt.

"Nếu tiếp tục sút mẻ nhân sự vì chấn thương, đội tuyển sẽ càng khó khăn ở những lượt đấu cuối. Tôi hi vọng HLV Park Hang-seo có thể tìm ra một vài phương án mới từ các cầu thủ lứa U23 để có thể sử dụng trong tương lai gần", ông Tùng nói.

Hữu Hiệp

GÓC NHÌN

Liverpool sở hữu mũi khoan lợi hại

Trong số những cầu thủ kiến tạo nhiều nhất của Liverpool, Mohamed Salah đứng đầu với 7 lần dọn cỏ cho đồng đội. Alexander-Arnold xếp thứ 2 với 4 lần tung ra đường chuyền thành bàn. Về mặt số lượng, cầu thủ người Anh rõ ràng thua kém Salah nhưng nên nhớ anh chơi hậu vệ, nhiệm vụ chính là phòng ngự.

Dưới thời HLV Jurgen Klopp, hai hậu vệ biên được khuyến khích dâng cao tham gia tấn công. Cũng nhờ vậy, Alexander-Arnold có điều kiện phát huy hết điểm mạnh gồm:



Hậu vệ Alexander-Arnold (Liverpool) thường xuyên có những pha dâng cao tấn công

Tốc độ, khả năng dứt điểm và những đường chuyền chính xác. Vài mùa gần đây, anh luôn nằm trong top các cầu thủ có nhiều keypass nhất đội, thậm chí top đầu Ngoại hạng Anh.

Hậu vệ leo biên rồi tạt vào để tiến đạo ghi bàn không phải hiếm nhưng Arnold lại có khả năng kiến tạo từ nhiều vị trí khác nhau, bao gồm cả những đường chọc khe sắc bén, không kém những tiền vệ hàng đầu.

Nói vậy để thấy hậu vệ này đã có sự tiến bộ không ngừng dưới bàn tay nhào nặn của HLV Klopp.

Tỷ trọng tấn công bên cánh phải của Liverpool với sự góp mặt của Arnold lên tới 40%, vượt trội so với 32% cánh trái và 28% trung lộ.

Đến đây, hẳn nhiều người đã nghĩ tới trường hợp tiền đạo Gareth Bale. Cầu thủ xứ Wales cũng xuất thân từ một hậu vệ biên nhưng sau đó đã chơi như một tiền vệ rồi tiến đạo cánh.

Khả năng làm bàn của Alexander-Arnold còn chưa nổi bật nhưng điều đó không có nghĩa anh không thể hoàn thiện trong tương lai. Vấn đề nằm ở chỗ, Liverpool

đang có những cầu thủ tấn công biên quá chất lượng, nhất là Salah, người chơi cùng cánh với Arnold. Bởi vậy, ở mặt trận sân bản, vai trò của anh chỉ dừng lại ở kiến tạo.

Đương nhiên, cầu thủ sinh năm 1998 còn rất nhiều thời gian để trưởng thành và đón nhận cơ hội thăng tiến. Nếu có thể nâng cao năng lực "sát thủ", giá trị của Arnold chắc chắn còn được nâng cao đáng kể. Thậm chí, anh hoàn toàn có thể nghĩ về việc cạnh tranh những danh hiệu cá nhân cao quý với những ngôi sao hàng đầu.

Hàm Yên

Gập ghềnh đường vào châu Á của những thương hiệu thời trang xa xỉ

Nguồn lợi khổng lồ tại thị trường châu Á khiến các "ông lớn" ngành thời trang trước đây vốn chỉ quan tâm tới thị trường phương Tây đã phải thay đổi quan điểm. Tuy nhiên, khi xâm nhập thị trường châu Á, bài toán văn hóa bản địa vẫn chưa được giải quyết triệt để.

NHỮNG "ÔNG LỚN" GẬP NẠN

Ba năm sau sự cố "đôi dũa" ngón hàng trăm triệu USD của Dolce & Gabbana, hãng Dior tiếp tục đối diện làn sóng đã kích dữ dội ở Trung Quốc. Nguyên nhân bắt nguồn từ tấm hình quảng bá trưng bày tại triển lãm ArtN Dior, do nhiếp ảnh gia Trần Mạn thực hiện. Nhiếp ảnh gia chụp một người mẫu có đôi mắt một mí, nước da ngăm đen nhiều tàn nhang, mặc trang phục truyền thống của Trung Quốc và trên tay cầm một chiếc túi Dior.

Ngay sau sự kiện xảy ra, tờ Nhật báo Bắc Kinh chỉ trích thương hiệu bằng bài viết có tiêu đề: "Đây có phải phụ nữ châu Á trong mắt Dior?". Tờ báo mô tả nhân vật trong ảnh có "đôi mắt ma quái, khuôn mặt u ám và giáp móng tay theo phong cách thời nhà Thanh". Còn tờ China Women's News cho rằng, bức ảnh của Dior thể hiện "niềm kiêu hãnh và định kiến" của các thương hiệu phương Tây về thẩm mỹ và văn hóa của họ. Những bức ảnh còn thể hiện sự bôi nhọ hình ảnh phụ nữ Trung Quốc và xuyên tạc văn hóa Trung Quốc.

Thực tế, những sai lầm trong chiến dịch marketing là không thể tránh khỏi. Trong quá khứ, Dove từng phải xin lỗi sau quảng cáo được coi là phân biệt màu da. Hãng thời trang H&M cũng rơi vào hoàn cảnh tương tự khi ra mắt tấm ảnh một người mẫu da đen mặc chiếc áo hoodie có dòng chữ "Coolest monkey in the jungle" (tạm dịch: Chú khỉ "ngầu" nhất khu rừng).

Với trường hợp của Dior, trang Dnews cho rằng, những hình ảnh này còn phản ánh sự thay đổi lớn trong dư luận. Họ dường như đang



Bức ảnh quảng bá do Trần Mạn chụp cho Dior bị cho thể hiện cách nhìn phiến diện của phương Tây về ngoại hình người Trung Quốc

phát động phong trào bảo vệ hình tượng Trung Quốc, thể hiện lòng tự tôn dân tộc ngày càng cao. Điều này liên quan yếu tố "tự tin văn hóa" nhiều lần được Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình nhắc tới. Nghị quyết lịch sử công bố ngày 16/11 cũng nhấn mạnh: "Tự tin văn hóa là sức mạnh bền bỉ nhất".

CÂN TRỌNG VỚI "CON LỐC" CHÂU Á

Khoảng 10 năm trở lại đây, không khó để tìm được bản sắc văn hóa ở thời trang phương Tây. Hàng loạt các tên tuổi lớn không ngừng đưa lên sàn diễn những bộ sưu tập mang dáng dấp truyền thống Nhật Bản, Trung Hoa, Triều Tiên, Việt Nam. Những chiếc thắt lưng Obi, sườn xám, ô giấy, nón lá hay họa tiết rồng phượng của người Á Đông ngày càng được tôn vinh và ưa chuộng trong làng mốt phương Tây.



Tháng 3/2021, Jisoo được lựa chọn là Đại sứ thương hiệu toàn cầu của Dior

Không những vậy, những ngôi sao có sức ảnh hưởng ở các làng giải trí lớn như Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan... cũng liên tục được chọn mặt gửi vàng, trở thành gương mặt đại diện của như Lisa (hãng Celine, Bvlgari và MAC), Jennie (hãng Chanel), Lệ Hà (Gucci), Jisoo (Dior)... Bản sắc châu Á trong làng thời trang thế giới còn được củng cố khi thị trường châu Á trở thành "con gà đẻ trứng vàng" và là thị trường trọng điểm của nhiều thương hiệu thời trang xa xỉ.

Theo Global Times, khu vực châu Á - Thái Bình Dương là thị

trường tiêu thụ thời trang xa xỉ lớn nhất thế giới và là phần khúc thị trường quan trọng bậc nhất với các thương hiệu xa xỉ. Riêng Trung Quốc và Nhật Bản đã chiếm hơn một nửa giá trị thị trường hàng xa xỉ của khu vực. Báo cáo của McKinsey & Company cho thấy, Trung Quốc sẽ chiếm 40% tổng doanh số bán hàng xa xỉ toàn cầu vào năm 2025 và một báo cáo riêng của Global Times chỉ ra rằng quốc gia này đã đi theo hướng đó, với thị phần toàn cầu tăng gấp đôi từ 11% trong năm 2019 lên 20% vào năm 2020, bất chấp ảnh hưởng của dịch Covid-19. Hãng

thời trang Luxuo cũng phải thừa nhận, chúng ta đã bước vào "thế kỷ châu Á".

Thời trang xa xỉ đang dịch chuyển về phương Đông hay phương Đông đang lan dần ra khắp thế giới? Vẫn là câu hỏi khó có lời đáp. Tuy nhiên, sự bùng nổ của "con lốc châu Á" cũng đặt các thương hiệu xa xỉ vào bài toán giải quyết xung đột văn hóa giữa hai bờ Đại Tây Dương. Đây cũng là điều ông Daniel Langer, Giám đốc điều hành của thương hiệu Équité hết sức lưu ý.

Khi các thương hiệu tập trung hơn nữa vào Trung Quốc, đặc biệt sau đại dịch Covid-19, các nhà quản lý nên coi đây là một lời cảnh báo rằng cần phải có một cách tiếp cận tạo ra giá trị chiến lược. Các chiến lược quảng bá thiếu sự hiểu biết, cập nhật về khách hàng, văn hóa bản địa sẽ rất khó trong việc định vị thương hiệu. Thậm chí, điều này sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến cơ hội phát triển của một thương hiệu "ngoại nhập" ở Trung Quốc, Langer phân tích trên Tạp chí Campaign Asia.

Thực tế, bà Luca Solca, Quản lý cấp cao của thương hiệu Exane BNP Paribas từng lưu ý về việc dung hòa các sự nhạy cảm khác nhau trong văn hóa các thị trường nhắm tới với công ty đa quốc gia. Theo bà Luca, chính sự nhạy cảm đó là nguyên do vì sao các tập đoàn đa quốc gia phương Tây cần xây dựng đội ngũ cộng sự là người bản địa trước khi thâm nhập và mở rộng thị trường.

Tuy nhiên, chừng đó vẫn chưa đủ, các doanh nghiệp cần thu thập nhiều thông tin hữu ích từ các chi nhánh của thị trường để có thể có những bước đi vững chắc trước khi tung ra bất kỳ chiến dịch quảng bá nào liên quan đến văn hóa bản địa. Việc sáng tạo nội dung mà không tìm hiểu kỹ càng là một hành động mạo hiểm", bà Luca Solca nhận định trên Tạp chí Drapers.

Bạch Dương

Sức hút mới từ phim hình sự Việt

Kể từ khi màn ảnh nhỏ hiện có 3 bộ phim hình sự đang lên sóng. Trong đó, phim "Mặt nạ gương" (đạo diễn Bùi Quốc Việt, 21h30 thứ Năm, thứ Sáu hàng tuần trên VTV3), phim "Mẹ trùm" (đạo diễn Nguyễn Hồng Chi, 19h33 từ thứ Hai đến thứ Sáu hàng tuần trên HTV7), phim "Phố trong làng" (đạo diễn NSUT Nguyễn Mai Hiền, 21h từ thứ Hai đến thứ Sáu hàng tuần trên VTV1).

Cả 3 bộ phim đang đi ở những tập đầu tiên, nhưng đều mang về thành tích lạc quan khi bắt đầu tạo được hiệu ứng lan tỏa trên mạng xã

hội. Trong đó, nổi bật nhất là thành tích của "Phố trong làng" khi có nhiều trích đoạn video được đăng tải trên fanpage VTV Giải trí thu hút hàng triệu lượt xem. Cá biệt, có đoạn video tổng hợp những đoạn trích thú vị của phim lên tới hơn 5,4 triệu lượt xem với hàng nghìn lượt thích, bình luận, chia sẻ.

Có thể thấy, thay vì khai thác những yếu tố vốn quen thuộc với dòng phim hình sự như vụ án buồn bán ma túy, cướp của giết người, các băng nhóm giang hồ mâu thuẫn nhau, 3 bộ phim nói trên đã có sự thay đổi tích cực trong việc khai thác vấn đề, cách dẫn truyện.

Đơn cử, "Mặt nạ gương" bên cạnh chất điều tra phá án đậm đặc còn thể hiện một hành trình đầy sự giằng co, đấu tranh giữa lý trí và cảm xúc để tìm ra bí mật, kẻ đứng sau mọi chuyện. Hay, "Phố trong làng" không tập trung vào những vụ án hình sự mà đi vào những câu chuyện gần gũi, đời thường: Xung đột gia đình, lục đục nội bộ của dòng tộc, âm mưu chiếm đất...

Trong quá khứ, bom tấn truyền hình "Người phán xử" ra mắt năm 2017 cũng mang đến hai thở mới cho dòng phim hình sự với cái nhìn đương đại. Phim không



Bộ phim hình sự "Phố trong làng" khai thác những câu chuyện đời sống gần gũi, mang màu sắc tươi mới từ những diễn viên trẻ

kể về những tên trùm siêu giàu có, tiểu nhân như rác, cũng không đi sâu vào chuyện mồn phá án của lực lượng công an mà chọn cách mang đến cho khán giả những bài học nhân văn thông qua góc nhìn của Phan Quân, một ông trùm xã hội đen kệt tiếng.

Để thấy, phim hình sự Việt Nam đã có những bước khởi sắc mới. Đây là tín hiệu tốt dành cho phim Việt nói chung và dòng phim hình sự nói riêng sau thời kỳ rơi vào khủng hoảng do sản xuất ồ ạt, rập khuôn và thiếu chân thực cách đây khoảng 10 năm.

Phương Thảo

Vì sao Malaysia lại cấm xe ôm công nghệ?

Dịch vụ gọi xe máy qua ứng dụng (hay còn gọi là xe ôm công nghệ) xuất hiện tại thị trường Malaysia từ năm 2015, tương tự như nhiều nước khác ở Đông Nam Á. Đến nay, qua 5 lần 7 lượt thử nghiệm rồi đánh giá, Malaysia vẫn nói "không" với xe ôm công nghệ. Lý do duy nhất được đưa ra đó là "không an toàn".

MỞ 2 - 3 THÁNG LẠI ĐÓNG

Theo dòng chảy của công nghệ và xu hướng gọi xe trong khu vực Đông Nam Á, năm 2015, Malaysia cũng xuất hiện hãng xe ôm công nghệ đầu tiên khởi nghiệp mang tên Dego Ride. Từ tháng 11/2016, Dego Ride chính thức đưa dịch vụ xe ôm công nghệ vào hoạt động với khoảng 5.000 lái xe đăng ký tại thời điểm đó.

Nhưng chỉ sau 3 tháng, đạt 20.000 chuyến, dịch vụ chính thức bị chính quyền Malaysia lúc đó yêu cầu dừng hoạt động.

Tại thời điểm đó, Thứ trưởng Bộ Giao thông Malaysia là ông Datuk Abdul Aziz Kaprawi đưa ra lý do là thiếu an toàn. Ông dẫn chỉ số TNGT đường bộ trong năm 2016 để thuyết phục chính quyền Malaysia cấm dịch vụ này.

Không bỏ cuộc, năm 2019, được sự ủng hộ của vị lãnh đạo trẻ đứng đầu Bộ Thể thao và Thanh niên Malaysia - ông Syed Saddiq Syed Abdul Rahman, Dego Ride thể hiện mong muốn nối lại dịch vụ.

Syed Saddiq còn đề xuất cho phép hãng xe ôm công nghệ Gojek (có trụ sở tại Indonesia) gia nhập thị trường với kỳ vọng có thể tạo thêm việc làm, thu nhập cho người trẻ. Mãi đến cuối năm 2019, chính quyền Malaysia mới đồng ý cho phép các công ty gọi xe thử nghiệm trong phạm vi giới hạn (khoảng 6 tháng) bắt đầu từ tháng 1/2020.

Lúc đó, có đông đảo ứng viên đăng ký lái xe cho Dego Ride (khoảng 4.000 người) nhưng do mô hình giới hạn và phải qua nhiều vòng xét lý lịch, Dego Ride chỉ chọn 700 người hoạt động trong ngày đầu tiên.

Những người này phải đáp ứng đủ điều kiện từ 18 tuổi trở lên, có bằng lái xe máy B2, không có tiền án, tiền sự, sở hữu xe máy trên 150cc. Phạm vi phục vụ trong bán kính không quá 10km từ địa điểm của khách hàng. Hành khách bị tính phí 3 Ringgit Malaysia (16 nghìn VND) trong 3km đầu tiên và 1 Ringgit Malaysia (hơn 5,4 nghìn VND) cho các km tiếp theo.



Cựu Bộ trưởng Bộ Thể thao và Thanh niên Malaysia - ông Syed Saddiq Syed Abdul Rahman, một người rất ủng hộ xe ôm công nghệ, đi thử phương tiện của Dego Ride đầu năm 2020

Vị Bộ trưởng trẻ Syed Saddiq rất hoan nghênh và nhận định, dịch vụ xe ôm công nghệ có thể tạo cơ hội việc làm cho 5.000 bạn trẻ, kiếm thêm từ 1.500 - 3.500 RM/tháng.

Tuy nhiên, mô hình này cũng bị gián đoạn do dịch bệnh, chỉ kéo dài được 3 tháng và im lìm đến nay.

Khoảng trung tuần tháng 11/2021 vừa qua, tại Dewan Rakyat (Hạ viện Malaysia), trước câu hỏi của một Nghị sĩ về kế hoạch đưa dịch vụ vận tải này vào hoạt động, Thứ trưởng Bộ Giao thông Malaysia Henry Sum Agong chốt lại là "không".

Lý do đưa ra tương tự như năm 2016 là vì số vụ TNGT liên quan tới xe máy vẫn rất cao.

Theo Thứ trưởng Bộ Giao thông Malaysia, cơ quan này đưa ra quyết định trên sau khi phân tích số liệu thống kê từ CSGT số tại năm 2019 cho thấy, 64% trong tổng số thương vong vì TNGT đường bộ liên quan tới người đi xe máy.

TRANH CÃI GAY GẮT

Tuy nhiên, câu trả lời của Thứ trưởng Bộ Giao thông Malaysia vấp phải phản đối mạnh mẽ từ các nghị sĩ, nhà kinh tế và công ty khởi nghiệp Dego Ride. Ngay tại cuộc họp, vị Nghị sĩ kể trên đặt câu hỏi: Rất nhiều quốc gia láng giềng như Thái Lan, Indonesia đều đang mở cửa cho xe ôm công nghệ và đạt được kết quả tích cực, tại sao Malaysia lại không thế? Vị Nghị sĩ cho rằng, Malaysia nên đưa ra hướng dẫn nghiêm ngặt để quản lý thay vì ngăn chặn như vậy.

Ông Nabil Feisal Bamadaj, Giám đốc điều hành (CEO) Công

TNGT LÀ NGUYÊN NHÂN CHÍNH GÂY RA CÁI CHẾT CỦA NGƯỜI TRONG ĐỘ TUỔI TỪ 15 - 29

Theo số liệu thống kê về tình hình TNGT tại Malaysia được công bố mới nhất vào tháng 6/2021, trong 1 thập kỷ qua, Malaysia ghi nhận 4,94 triệu vụ TNGT, trong đó số vụ tai nạn đường bộ đã tăng từ 414.412 vụ (trong năm 2010) lên 567.516 vụ (trong năm 2019).

Năm 2020, trong bối cảnh dịch bệnh, Malaysia ghi nhận 3.118 người thiệt mạng liên quan tới xe máy, trong khi đó số người thiệt mạng liên quan tới ô tô là 888 người.

Giám đốc điều hành Tổ chức An ninh xã hội (Socso) Mohammed Azman Aziz Mohammed cho biết, TNGT là nguyên nhân chính gây ra cái chết của người trong độ tuổi thanh niên (từ 15 - 29 tuổi).

ty Dego Ride cũng kêu gọi chính phủ suy nghĩ lại. Theo ông, Chính phủ Malaysia nên đánh giá dựa trên những dữ liệu thu thập được từ những tháng thử nghiệm hồi đầu năm 2020 để đưa ra quyết định chính xác nhất.

Theo CEO Dego Ride, nếu Chính phủ Malaysia xem xét dữ liệu sẽ thấy, dịch vụ xe ôm công nghệ rất an toàn.

Ông nêu cụ thể, trong 2 tháng vận hành, có tổng cộng 4.000 lái xe hợp tác thực hiện 10 - 15 chuyến/ngày, phục vụ khoảng 40.000 - 60.000 chuyến. Kết quả chỉ có 5 vụ tai nạn nhưng không có người thiệt mạng. "Dữ liệu đã có sẵn, tại sao chính phủ không dựa vào đó?", CEO Dego Ride đặt câu hỏi.

Cùng thời điểm, nhà kinh tế Barjoyai Bardai làm việc tại Đại học Tun Abdul Razak cũng kêu gọi Chính phủ Malaysia nghĩ lại về quyết định cấm dịch vụ xe ôm công nghệ. Theo ông, nếu biết cách quản lý, dịch vụ này hoàn toàn có thể giúp tăng cường kết nối giao thông tại khu vực nông thôn và đẩy mạnh du lịch.

"Tại các khu vực vùng sâu, vùng xa nơi đường bộ còn hạn chế, dịch vụ xe ôm công nghệ có thể là yếu tố cần thiết cơ bản. Còn ở khu vực thành thị và khu du lịch, chúng ta có thể sử dụng dịch vụ này để vận tải khách du lịch", chuyên gia kinh tế Bardai nói.

Tuy nhiên, cũng có ý kiến đồng tình với quyết định của Bộ Giao thông Malaysia như nhà cổ vấn giao thông Rosli Azad Khan. Theo chuyên gia giao thông có 40 năm kinh nghiệm, Chính phủ Malaysia chỉ nên cho phép dịch vụ xe ôm công nghệ hoạt động khi việc thực thi an toàn đường bộ tại Malaysia được tăng cường.

"Đơn cử như việc di chuyển trên đường cao tốc, hiện nay vẫn còn rất nhiều người đi xe máy không tuân thủ luật, không đi đúng làn xe, do đó chưa nên mở dịch vụ xe ôm công nghệ", ông Rosli Azad Khan nhấn mạnh. **Trang Trần**

Độc đáo thiết kế máy bay của trẻ em Anh

Trong số nhiều ý tưởng sáng tạo, thiết kế cánh máy bay từ nguyên liệu lá chuối và sử dụng nhiên liệu khí nén hidro đã đoạt giải Nhất cuộc thi thiết kế "Máy bay của tương lai" do hãng Easyjet tổ chức.

Giành chiến thắng trong cuộc thi là Cerys (8 tuổi, sống tại hạt Norfolk) và Lara (15 tuổi, sống tại hạt Surrey). Thiết kế của Cerys tập trung vào những chiếc cốc trên máy bay, có thể tái sử dụng, được làm từ lá chuối và cánh máy bay sử dụng năng lượng mặt trời.

Còn thiết kế của bé Lara thì tập trung vào sử dụng khí hidro nên để phát điện phục vụ cho hoạt động của máy bay. Mô hình của Lara cũng vận dụng hình ảnh vảy cá trên thân máy bay để giúp máy bay vận hành hiệu quả và tiết kiệm nhiên liệu hơn.

Cerys và Lara nhận được phần thưởng gồm mô hình 3D thiết kế của các em và một cơ hội được trải nghiệm mô phỏng chuyến bay của Easyjet cùng vé khứ hồi bay đến bất cứ địa điểm nào trong mạng lưới của hãng dành cho các thành viên ruột thịt trong gia đình hai bé.

Ngoài ra, Lara - người chiến thắng trong hạng mục độ tuổi trung học, còn giành được một chuyến thăm tới trụ sở Airbus và cơ hội xuất hiện trên kênh YouTube của ông Frank Stephenson để giới thiệu về thiết kế máy bay của mình.

Thu Hương

Nhật miễn phí vé tàu cao tốc để kích cầu du lịch



Tàu cao tốc tại Nhật Bản. Ảnh: Kyodo

Theo đó, trẻ em tại Nhật Bản sẽ được miễn phí vé dịch vụ tàu cao tốc Nozomi (300km/h) do hai công ty đường sắt Trung và Tây Nhật Bản vận hành đi qua các nhà ga lớn như Tokyo, Nagoya, Kyoto, Shin-Osaka và Hakata từ ngày 24/11 tới ngày 19/12.

Để được miễn phí vé, hành khách cần đặt trước chỗ ngồi thông qua hệ thống thành viên. Vé cho người lớn và trẻ em sẽ được thanh toán cùng lúc qua thẻ tín dụng. Hai tuần sau, số tiền mua vé của trẻ em sẽ được hoàn lại.

Trẻ em từ 6 - 11 tuổi sẽ được miễn phí vé và phải đi cùng người lớn. Tối đa 5 trẻ em được miễn phí vé khi đi cùng một người lớn.

Chương trình trên nằm trong chủ trương kích cầu du lịch nội địa của Chính phủ Nhật Bản khi tình hình Covid-19 dần ổn định, số ca mắc mới giảm mạnh. Nhật Bản dự kiến mở lại chương trình trợ giá Go To Travel vào khoảng tháng 2/2022 sau lần tạm hoãn vào tháng 12/2020 do nhiều đợt bùng phát dịch. **Thu Hương**

GIÁO THÔNG

TÒA SOẠN: Số 2, Nguyễn Công Hoan, Ba Đình, Hà Nội
ĐT: (024) 3928.6763 • Fax: (024) 3825.5387
Email: thuyk@baogiaoithong.vn
Phát hành - Quảng cáo: (024) 3928.8419

■ Tổng biên tập:
Nguyễn Bá Kiên
■ Phó Tổng biên tập:
Nguyễn Thị Hồng Nga
■ Trình bày: Nguyễn Mạnh Tường
Ngô Quốc Tuấn

■ VPĐD MIỀN NAM:
92 Nam Kỳ Khởi Nghĩa, Q.1, TP HCM
ĐT: (028) 3829.6089 • Fax: (028) 3914.2912
Email: miennam@baogiaoithong.vn
■ VPĐD BẮC MIỀN TRUNG:
58 Phan Đăng Lưu, TP Vinh, Nghệ An
ĐT&Fax: (0238) 3899.658
Email: bacmiennam@baogiaoithong.vn

■ VPĐD MIỀN TRUNG: 357 Nguyễn Lương Bằng, TP Đà Nẵng
ĐT & Fax: (0236) 3823.852 • Email: mien trung@baogiaoithong.vn
■ VPĐD CÁN THƠ: 107 Trần Văn Hoài, TP Cần Thơ • ĐT: (0292) 3688.777
Fax: (0292) 3688.777 • Email: cantho@baogiaoithong.vn
■ VPĐD TÂY NGUYÊN: 32A Phạm Văn Đồng, TP Pleiku, tỉnh Gia Lai
ĐT&Fax: (0269) 3755.177 • Email: taynguyen@baogiaoithong.vn

Giấy phép số 198/GP-BTTTT cấp ngày 28/5/2013, CH&S 004 004-0345.
In tại Công ty TNHH In và Phát hành báo chí và truyền thông, Công ty in Quốc gia 2 TP HCM.

Giá: 5.500đ

Công nhân xây SVĐ World Cup 2022 nhận lương rẻ mạt



Quá trình xây dựng SVĐ Lusail Stadium được cho là đã khiến nhiều công nhân nhập cư thiệt mạng. Ảnh: Daily Star

Theo thông báo mới nhất, Tổ chức Lao động quốc tế (ILO) nhận định, Qatar đã không điều tra và báo cáo đầy đủ những trường hợp công nhân thiệt mạng trong quá trình làm việc tại quốc gia này.

ILO chỉ ra, số liệu từ các trung tâm cứu thương, chấn thương do Nhà nước Qatar quản lý cho thấy hơn 50 công nhân thiệt mạng, hơn 500 người bị thương nặng trong năm 2020. Đa số là công nhân nhập cư từ Bangladesh, Ấn Độ và Nepal, chủ yếu làm việc trong các công trình xây dựng.

Nguyên nhân hàng đầu gây ra các vụ chấn thương nặng ở công nhân là tai nạn giao thông và bị rơi từ các vị trí cao trong các công trường. Nguyên nhân tiếp theo là do các vật nặng bị rơi trong các công trường xây dựng.

ILO kêu gọi, Qatar cần phải đánh giá lại cách điều tra nguyên nhân cái chết của những lao động trẻ, khỏe mạnh để có thể quyết định chính xác nguyên nhân có liên quan tới công việc hay không. Theo ILO, khả năng có nhiều công nhân thiệt mạng vì sốc nhiệt trong khi những trường hợp này lại không được coi là thiệt mạng liên quan tới công việc.

Về phần Qatar, Bộ Lao động nước này cho biết: "Các số liệu báo cáo trên truyền thông về con số thương vong của lao động nhập cư là không chính xác".

Chính phủ Qatar khẳng định đã minh bạch về sức khỏe của công dân nước ngoài. Theo Bộ Lao động Qatar, tỷ lệ tử vong của lao động nước ngoài tại quốc gia này tương đương với con số trên toàn cầu. Dù vậy, Doha vẫn luôn ưu tiên đảm bảo sức khỏe và an toàn của lao động nước ngoài.

Qatar trở thành quốc gia nói tiếng Ả Rập đầu tiên đăng cai World Cup với mùa giải năm 2022. Chính quyền quốc gia này đang gấp rút hoàn thành công tác xây dựng các sân vận động đúng thời hạn.

Qatar có dân số 2,7 triệu dân, 90% trong số đó là người nước ngoài, đa phần làm việc trong các công trình xây dựng cơ sở hạ tầng của nước này. Thời gian gần đây, Qatar đã bắt đầu có một số biện pháp cải cách chính sách lao động bao gồm tăng lương tối thiểu, các quy định chặt chẽ hơn để bảo vệ công nhân khi phải làm việc trong môi trường nhiệt độ cao.

Thu Hương

Lý do khiến ca Covid-19 ở châu Âu tăng từng ngày

Hiện tại, đa phần các nước Tây Âu đều có tỉ lệ tiêm phòng cao và dẫn đưa cuộc sống về bình thường mới. Nhưng khu vực này lại đang chứng kiến làn sóng dịch mới bùng phát mạnh mẽ khiến nhiều nước vội vàng quay trở lại áp đặt các biện pháp phòng dịch. Vậy, vấn đề nằm ở đâu? Phải chăng vaccine không có hiệu quả?

Vẫn còn rất nhiều người chưa tiêm

Tình hình dịch bệnh tại châu Âu đang vô cùng căng thẳng. Cách đây vài ngày, vì số ca mắc mới tăng quá nhanh, Áo đã trở thành quốc gia đầu tiên tại Tây Âu ban hành quy định bắt buộc người dân phải tiêm phòng. Đồng thời, từ hôm nay (22/11), nước này phải bước vào giới nghiêm toàn quốc sau một thời gian ngắn áp đặt quy định giãn cách với người chưa tiêm phòng.

Ireland - một trong những quốc gia có tỉ lệ tiêm phòng cao nhất châu Âu (89,1% người từ 12 tuổi trở lên đã tiêm phòng) cũng áp lệnh giới nghiêm trong thời gian nửa đêm đối với dịch vụ quán bar, nhà hàng, hộp đêm vì tình hình dịch căng thẳng.

Tại Bồ Đào Nha, nơi có 87% dân số trên toàn quốc đã tiêm phòng, chính phủ chuẩn bị áp các biện pháp siết chặt phòng dịch mới khi tỉ lệ ca nhiễm mới nhích lên từng ngày.

Giải thích về vấn đề trên, các chuyên gia cho biết, lý do thứ nhất là bởi tỉ lệ tiêm phòng hiện nay mới tính trên tổng dân số ít nhất là từ 12 tuổi trở lên, vẫn còn nhiều người chưa tiêm phòng. Chỉ cần một lượng nhỏ người chưa tiêm chủng, dịch bệnh vẫn có thể lây lan không dứt.

Tại Ireland, nơi có dân số 5 triệu người, vẫn còn khoảng 1 triệu người (bao gồm những người chưa đủ tuổi, mắc bệnh nền...) chưa tiêm phòng. Trong đó, những người đã đủ tuổi để tiêm mà chưa thực hiện tiêm chủng chiếm khoảng 10%.

"Vấn đề lúc này nằm ở những người chưa tiêm phòng", ông Sam McConkey, người đứng đầu Khoa Sức khỏe quốc tế và



Một nhân viên y tế tại châu Âu thể hiện rõ nét mệt mỏi khi phải đối mặt với làn sóng Covid-19 mới. Ảnh: Reuters

Y học nhiệt đới thuộc Đại học Y và Khoa học sức khỏe tại Dublin, Ireland nhận định.

Theo ông McConkey, trẻ em chưa tiêm phòng; những người già, người sức khỏe kém, người có hệ miễn dịch yếu dễ bị nhiễm virus đột biến và những người khỏe mạnh nhiễm virus nhưng không có triệu chứng, vẫn âm thầm nhiễm và truyền virus sang người khác.

Sự kết hợp của 4 - 5 yếu tố trên khiến các bệnh viện của Ireland đang gần như chật kín bệnh nhân. Trong đó, khoảng 50% người bệnh phải nằm giường chăm sóc tích cực tại Ireland là những người chưa tiêm phòng.

Vaccine chỉ là "viên đá nhỏ trên chặng đường dài"

Lý do thứ hai, theo giới chuyên gia phương Tây đó là sự lơ là chủ quan của nhiều quốc gia.

Ông Ralf Reintjes, chuyên gia dịch tễ, giám sát y tế cộng đồng thuộc Khoa Khoa học ứng dụng, Đại học Hamburg, Đức cho biết: "Vaccine chỉ là một viên đá trên cả chặng đường dài để ngăn dịch. Riêng vaccine thôi là chưa đủ".

Ông Charles Bangham, Giáo sư về miễn dịch, đồng Giám đốc Viện nghiên cứu truyền nhiễm thuộc Cao đẳng Hoàng gia London cho biết: "Tuy vaccine là biện pháp phòng dịch rất tốt nhưng khả năng giúp tạo miễn dịch hạn chế bệnh chuyển nặng

hay tử vong - vẫn cao. Chúng ta đều biết, biến chủng Delta có khả năng lây nhiễm rất mạnh. Đồng thời, tại nhiều nước, đã có sự thay đổi trong xã hội và hành vi của người dân, chúng tôi quan sát thấy một số biện pháp phòng dịch đã bị lơ là".

Hiện nay, các quy định phòng dịch ở mỗi nước là khác nhau, mức độ tuân thủ phòng dịch càng khác nhau hơn.

Tại Tây Ban Nha, nơi có tỉ lệ tiêm phòng khoảng 80% cũng có những biện pháp phòng dịch tương tự Ireland và đã nói rằng quy định trong xã hội từ nhiều tháng qua. Song đến nay, Tây Ban Nha vẫn tạm thời bình yên giữa làn sóng dịch mới đang cán quét ở châu Âu.

Chỉ ra nguyên nhân dẫn đến sự khác biệt này, bà Ana M Garcia - Giáo sư về Y tế cộng đồng và Y học dự phòng tại Đại học Valencia cho biết: "Người Tây Ban Nha rất cẩn trọng khi thực hiện các biện pháp phòng dịch, đa phần người dân vẫn đảm bảo giãn cách. Với quy định đeo khẩu trang bắt buộc khi đi ra ngoài, kể cả trên phương tiện công cộng, hầu hết người dân đều tuân thủ".

Dù tỉ lệ tiêm phòng cao, Tây Ban Nha vẫn chuyển hướng bình thường hóa một cách chậm rãi và cẩn trọng. Thủ tướng Tây Ban Nha Antonio Costa cũng cảnh báo rằng, nước này sẵn sàng áp

đặt lại quy định nghiêm ngặt nếu số ca nhiễm mới tăng cao.

Đức triển khai tiêm phòng quá muộn

Còn tại Đức, với tình trạng dịch đang bùng phát mạnh, có lúc ghi nhận số ca nhiễm mới tăng kỷ lục 65.000 ca/ngày, câu trả lời là do người dân vừa chủ quan, vừa không coi trọng việc tiêm phòng.

Đức là một trong những quốc gia có tỉ lệ tiêm phòng thấp nhất tại châu Âu. Bất chấp số ca nhiễm tăng cao từng ngày và giới chức Đức nhấn mạnh tình hình đất nước lúc này vô cùng "tối tệ" nhưng rất nhiều quán bar, chợ Giáng sinh tại Đức vẫn thu hút rất đông khách.

Các bộ trưởng Đức kêu gọi người dân nhanh chóng tiêm phòng và đặt ra nhiều rào cản với những người đủ điều kiện mà không tiêm. Song giới chuyên gia cho rằng, lúc này những nỗ lực đó là quá muộn.

"Trong khoảng thời gian ngắn, việc tăng tốc tiêm phòng để đạt tỉ lệ cao, đủ sức ngăn chặn đại dịch là không thể", Giáo sư Reintjes nói.

Theo ông Reintjes, cách tốt nhất với Đức hiện tại là nên kết hợp cả đẩy mạnh tiêm phòng và các biện pháp phòng dịch, giãn cách xã hội chặt chẽ thì mới có thể tạo được sự khác biệt.

Trang Trần

Trung Quốc hạ cấp quan hệ ngoại giao với Lithuania

Ngày 21/11, Trung Quốc hạ cấp quan hệ ngoại giao với Lithuania, bày tỏ thất vọng trước việc nước này cho phép Đài Loan mở văn phòng đại diện.

Bộ Ngoại giao Trung Quốc thông báo phía Lithuania đã phớt lờ những quy tắc quan hệ quốc tế cơ bản khi để Đài Loan mở văn phòng đại diện mang

tên hòn đảo tại nước này. Do đó, Trung Quốc hạ cấp quan hệ ngoại giao với Lithuania xuống cấp đại biện, tức thấp hơn cấp đại sứ.

Piazza Trung Quốc cho rằng, việc Lithuania cho phép Đài Loan mở văn phòng đại diện ảnh hưởng tới chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Trung

Quốc, cũng như can thiệp vào các vấn đề nội bộ của Trung Quốc và tạo ra tiền lệ xấu trên quốc tế.

"Chúng tôi yêu cầu phía Lithuania sửa chữa sai lầm ngay lập tức và không xem nhẹ quyết tâm vững chắc và giải pháp bảo vệ chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ quốc gia của

nhân dân Trung Quốc", theo thông báo.

Bộ Ngoại giao Trung Quốc cũng khẳng định, dù Đài Loan có làm gì thì cũng không thể thay đổi sự thực rằng đây là một phần của Trung Quốc. Trung Quốc coi Đài Loan là phần lãnh thổ chờ thống nhất, tuyên bố sẵn sàng sử dụng vũ lực nếu cần.

Thu Hương



Đại sứ quán Trung Quốc tại Vilnius, Lithuania. Ảnh: EPA