

GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI

BÙI THỊ NGỌC LAN

**NGHIÊN CỨU HOÀN THIỆN QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO
TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HÀ NỘI – 2020

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI

BÙI THỊ NGỌC LAN

**NGHIÊN CỨU HOÀN THIỆN QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG
BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM**

CHUYÊN NGÀNH: QUẢN LÝ XÂY DỰNG
MÃ SỐ: 958.03.02

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

- 1- GS.TSKH Nghiêm Văn Đĩnh**
- 2 - TS Nguyễn Quỳnh Sang**

HÀ NỘI – 2020

MỤC LỤC

MỤC LỤC	A
LỜI CAM ĐOAN	E
DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT.....	F
DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ.....	I
DANH MỤC CÁC BẢNG.....	J
MỞ ĐẦU.....	1
1. Tính cấp thiết của đề tài:.....	1
2. Mục đích nghiên cứu của đề tài	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	3
4. Cơ sở lý luận và cơ sở thực tiễn	3
5. Phương pháp nghiên cứu	4
6. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài.....	7
7. Kết cấu của Luận án.....	8
CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN	9
1.1 Những nghiên cứu trên thế giới.....	9
1.1.1 Nghiên cứu trên thế giới liên quan đến bảo trì công trình đường bộ	10
1.1.2 Nghiên cứu trên thế giới liên quan đến hợp đồng bảo trì công trình đường bộ và quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	11
1.2 Tổng quan tình hình nghiên cứu trong nước	14
1.2.1 Nghiên cứu về hoạt động quản lý khai thác và bảo trì công trình đường bộ	14
1.2.2 Nghiên cứu các phương thức thực hiện quản lý khai thác và bảo trì công trình đường bộ.....	18
1.2.3 Nghiên cứu về hiệu quả khai thác, bảo trì và quản lý hợp đồng bảo trì.....	21
1.2.4 Nghiên cứu ứng dụng các loại hợp đồng trong hoạt động quản lý khai thác và bảo trì công trình đường bộ	23
1.3 Một số nhận xét và khoảng trống cần nghiên cứu.....	27
1.3.1 Một số nhận xét rút ra từ tổng quan các công trình có liên quan	27
1.3.2 Khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu.....	28

1.4 Khung nghiên cứu của luận án.....	28
CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ VÀ QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ	31
2.1 Công trình đường bộ và bảo trì công trình đường bộ.....	31
2.1.1 Công trình đường bộ.....	31
2.1.2 Lý luận về bảo trì công trình đường bộ	34
2.2 Lý luận về hợp đồng xây dựng và hợp đồng bảo trì công trình đường bộ....	39
2.2.1 Hợp đồng xây dựng	39
2.2.2 Hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	42
2.3 Lý luận về quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	55
2.3.1 Khái niệm về quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	55
2.3.2 Các nhân tố ảnh hưởng đến quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	56
2.3.3 Nội dung các công việc của quá trình quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	57
2.3.4 Quy trình quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	60
2.4 Kinh nghiệm của một số nước về quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam.....	61
2.4.1 Kinh nghiệm của một số nước về quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.	61
2.4.2 Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam	63
CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG VÀ KẾT QUẢ QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM.....	65
3.1 Tổng quan mạng lưới công trình đường bộ và thực trạng quản lý bảo trì công trình đường bộ Việt Nam.....	65
3.1.1 Các yếu tố chính cấu thành mạng lưới công trình đường bộ Việt Nam	65
3.1.2 Hệ thống quốc lộ Việt Nam	66
3.1.3 Hệ thống giao thông nông thôn	68
3.1.4 Thực trạng quản lý hoạt động bảo trì công trình đường bộ Việt Nam.....	69
3.2 Thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam	74
3.2.1 Các hình thức hợp đồng bảo trì công trình đường bộ đã và đang áp dụng	74
3.2.2 Công tác đấu thầu lựa chọn Nhà thầu bảo trì công trình đường bộ.....	78

3.2.3	Thương thảo các điều khoản hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	85
3.2.4	Quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.....	85
3.2.5	Công tác nghiệm thu, thanh quyết toán hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.	91
3.3	Đánh giá kết quả quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ tại Việt Nam giai đoạn 2013 - 2018	97
3.3.1	Kết quả đạt được.....	97
3.3.2	Những hạn chế chủ yếu và nguyên nhân cơ bản của những hạn chế trong quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam	102
	CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM.....	114
4.1	Nhu cầu của công tác bảo trì công trình đường bộ Việt Nam	114
4.1.1	Nhu cầu vận tải đường bộ Việt Nam.....	114
4.1.2	Chính sách của Nhà nước về công tác bảo trì công trình đường bộ.....	116
4.1.3	Nhu cầu công tác bảo trì công trình đường bộ	117
4.2	Quan điểm đề xuất giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	118
4.3	Một số giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	118
4.3.1	Hoàn thiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì công trình đường bộ.	119
4.3.2	Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	124
4.3.3	Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh quyết toán các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	130
4.3.4	Tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì công trình đường bộ.....	133
4.4	Đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp.....	138
4.4.1	Tính cấp thiết của các giải pháp	139
4.4.2	Tính khả thi của các giải pháp	139
	KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....	141
	DANH MỤC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN	145

TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	146
PHỤ LỤC 1	i
PHỤ LỤC 2	ii
PHỤ LỤC 3	vii
PHỤ LỤC 4	x
PHỤ LỤC 5	xviii
PHỤ LỤC 6	xx
PHỤ LỤC 7	xxi
PHỤ LỤC 8	xxiii

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan luận án này là công trình nghiên cứu khoa học độc lập của tôi. Các nội dung nghiên cứu, số liệu, thông tin trong luận án là trung thực, có nguồn gốc rõ ràng, các trích dẫn theo đúng quy định.

Kết quả nghiên cứu luận án là khách quan, trung thực và chưa từng được công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu của bất kỳ tác giả nào.

Tác giả luận án

Bùi Thị Ngọc Lan

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Nguyên nghĩa
AASHTO	: American Association of State Highway and Transportation Officials (nghĩa tiếng Việt: Hiệp hội giao thông và đường cao tốc Mỹ)
ATGT	: An toàn giao thông
BDTX	: Bảo dưỡng thường xuyên
BGTVT	: Bộ Giao thông vận tải
BKHĐT	: Bộ Kế hoạch và đầu tư
BOT	: Build - Operate - Transfer (nghĩa tiếng Việt: Xây dựng - Vận hành – Chuyển giao)
BT	: Bê tông
BTCT	: Bê tông cốt thép
BTĐB	: Bảo trì đường bộ
BTN	: Bê tông nhựa
BTXM	: Bê tông xi măng
CP	: Chính phủ
CTĐB	: Công trình đường bộ
CTGT	: Công trình giao thông
CTXD	: Công trình xây dựng
DN	: Doanh nghiệp
ĐBVN	: Đường bộ Việt Nam
GTĐB	: Giao thông đường bộ
GTNT	: Giao thông nông thôn
GTVT	: Giao thông vận tải
HDM	: Highway Development and Management System (nghĩa tiếng Việt: Hệ thống quản lý và phát triển đường cao tốc)
HĐXD	: Hợp đồng xây dựng
HMCV	: Hạng mục công việc
HRB	: Hydraulic Road Binder

G

HSĐT	: Hồ sơ dự thầu
HSMT	: Hồ sơ mời thầu
KCHT	: Kết cấu hạ tầng
KCMĐ	: Kết cấu mặt đường
KT-XH	: Kinh tế - xã hội
NCS	: Nghiên cứu sinh
NĐ	: Nghị định
NDT	: Nhân dân tệ
NQ	: Nghị quyết
NSNN	: Ngân sách nhà nước
ODA	: Official Development Assistance (nghĩa tiếng Việt: Hỗ trợ phát triển chính thức)
PBC	: Performance Based Contract (nghĩa tiếng Việt: Hợp đồng dựa trên kết quả và chất lượng)
PPP	: Public Private Partnership (nghĩa tiếng Việt: Mô hình hợp tác công tư)
QĐ	: Quyết định
QH	: Quốc hội
QL	: Quốc lộ
QLDA	: Quản lý dự án
QLĐB	: Quản lý đường bộ
SPSS	: Statistical Package for the Social Sciences (nghĩa tiếng Việt: Phần mềm phân tích thống kê)
SXKD	: Sản xuất kinh doanh
TMĐT	: Tổng mức đầu tư
TNGT	: Tai nạn giao thông
TNHH	: Trách nhiệm hữu hạn
TP	: Thành phố
TT	: Thông tư
TVGS	: Tư vấn giám sát
TVTK	: Tư vấn thiết kế

H

TW	: Trung ương
UBND	: Ủy ban nhân dân
USD	: United States dollar (nghĩa tiếng Việt: Đô la Mỹ)
VBHN	: Văn bản hợp nhất
VBPL	: Văn bản pháp luật
VN	: Việt Nam
WB	: World Bank (nghĩa tiếng Việt: Ngân hàng thế giới)
XDCT	: Xây dựng công trình

DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ

Hình 1: Trình tự thực hiện điều tra bằng bảng câu hỏi	5
Hình 2 - Nhân tố ảnh hưởng đến quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	6
Hình 1.1 - Khung nghiên cứu của luận án.....	29
Hình 2.1 - Một số đặc điểm của CTĐB liên quan đến công tác bảo trì	33
Hình 2.2- Phân loại HĐXD theo quan hệ giữa các bên tham gia	40
Hình 2.3 - Phân loại HĐXD theo tính chất, nội dung công việc	40
Hình 2.4 -Phân loại HĐXD theo hình thức giá hợp đồng	40
Hình 2.5 - Hình thức hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.....	48
Hình 2.6 – Trình tự tổ chức đấu thầu bảo trì công trình đường bộ	58
Hình 2.7 – Quy trình quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ điển hình	60
Hình 3.1- Biểu đồ cơ cấu các loại đường bộ Việt Nam tính đến 6/2018	65
Hình 3.2 - Biểu đồ cơ cấu các cấp đường của hệ thống quốc lộ Việt Nam	67
Hình 3.3 - Nội dung nghiên cứu thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB	74
Hình 3.4 - Trình tự thực hiện đặt hàng bảo trì công trình đường bộ	75
Hình 3.5 – Trình tự cơ bản thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	101
Hình 4.1 – Một số giải pháp hoàn thiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	118
Hình 4.2 – Đề xuất quy trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.....	136

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 1 – Tổng hợp số lượng phiếu điều tra khảo sát.....	6
Bảng 2.1 - Phân loại công trình đường bộ theo Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12	31
Bảng 2.2 - Các hoạt động bảo dưỡng, sửa chữa công trình đường bộ	37
Bảng 2.3 - Quy định chức năng của nhân sự chủ chốt của Hợp đồng PBC	52
Bảng 2.4: Các loại hợp đồng PBC	53
Bảng 2.5 – Tổng hợp ưu điểm và nhược điểm của các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	54
Bảng 3.1 – Số liệu thống kê một số bộ phận chính cấu thành công trình đường bộ từ 2013-2016.....	66
Bảng 3.2 - Tổng hợp kết quả công tác bảo trì từ 2013 – 2017	71
Bảng 3.3 - Tổng hợp kết quả công tác bảo trì năm 2018	72
Bảng 3.4 - Bảng giới thiệu một số gói thầu thực hiện Hợp đồng PBC	77
Bảng 3.5 – Nội dung công tác đấu thầu của hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.....	83
Bảng 3.6 – Quản lý quá trình thực hiện hợp đồng đối với các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	89
Bảng 3.7 – Nội dung công tác nghiệm thu, thanh quyết toán của các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.....	96
Bảng 3.8 – Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến chính sách pháp luật	103
về hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	103
Bảng 3.9 – Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	105
Bảng 3.10 – Đánh giá nhân tố ảnh hưởng đến công tác thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	106
Bảng 3.11 – Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến công tác quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.....	110
Bảng 3.12 – Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến công tác nghiệm thu, thanh quyết toán hợp đồng bảo trì công trình đường bộ	112
Bảng 4.1- Khối lượng vận tải đường bộ từ năm 2013 đến năm 2018.....	115

K

Bảng 4.2 – Dự báo nhu cầu vận tải đường bộ đến năm 2030	115
Bảng 4.3 – So sánh đấu thầu truyền thống và đấu thầu qua mạng	123
Bảng 4.4- Đánh giá việc đảm bảo tiến độ hợp đồng dựa trên các mức độ hoàn thành	129
Bảng 4.5– Thang điểm đánh giá các giải pháp.....	138
Bảng 4.6 – Kết quả đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp.....	139

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài:

Trong sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước, giao thông vận tải (GTVT) nói chung và GTVT đường bộ nói riêng có vai trò rất quan trọng; là cơ sở để phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội (KT-XH) và là cầu nối giúp một quốc gia hội nhập với các nước trong khu vực và trên thế giới; công trình đường bộ (CTĐB) phát triển chính là chất xúc tác giúp cho các hoạt động của nền kinh tế quốc gia phát triển mạnh mẽ.

Trong những năm qua, Nhà nước ưu tiên đầu tư và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó các CTĐB chiếm tỷ trọng đầu tư lớn. Theo thống kê của Bộ GTVT đến tháng 6/2018, CTĐB Việt Nam có tổng chiều dài 570.448km, trong đó quốc lộ là 24.136km, đường cao tốc 816km, đường tỉnh 25.741km, đường huyện 58.347km, đường đô thị 26.953km, đường xã 144.670km, đường thôn xóm 181.188km và đường nội đồng 108.597km [79]. Ngoài ra, công trình đường bộ Việt Nam còn có các tuyến liên kết Việt Nam với Trung Quốc, Lào và Campuchia là một phần trong hệ thống đường bộ khu vực gồm đường bộ Xuyên Á, đường bộ các nước ASEAN, đường bộ tiểu vùng sông Mekong và hành lang Đông-Tây nhằm góp phần mở rộng giao thông với các nước xung quanh, góp phần phát triển kinh tế đất nước.

Nhằm đảm bảo chiến lược quan trọng và lâu dài với mục đích kéo dài tuổi thọ các CTĐB thì công tác quản lý khai thác, bảo trì giữ vai trò rất quan trọng trong chiến lược quản lý CTĐB của quốc gia.

Quản lý bảo trì CTĐB là một công việc thường xuyên, phức tạp, chịu tác động của nhiều yếu tố khách quan nhưng rất quan trọng, nhằm mục đích bảo đảm và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của CTĐB theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác, sử dụng. Để đạt được mục đích này trong nhiều năm qua các chủ quản lý khai thác CTĐB đã áp dụng nhiều phương thức thực hiện khác nhau, như giao kế hoạch hàng năm, khoán, đấu thầu,.. và đạt được những kết quả nhất định trong công tác này. Tuy nhiên, công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB hiện nay vẫn còn một số tồn tại, bất cập nhất định, có thể kể ra như sau:

+ *Một là*, về phương thức lựa chọn đơn vị thực hiện bảo trì CTĐB còn lạc hậu, chưa thực hiện được xã hội hóa công tác bảo trì. Từ cuối năm 2013, áp dụng hình thức quản lý ủy thác giao thông đường bộ (GTĐB) đã được giao cho 51/63 địa phương thực hiện[104], đến năm 2018 là 53/63 địa phương [97] nhưng trong quá trình triển khai thực hiện nhiều tỉnh, thành phố vẫn tồn tại nhiều hạn chế, bất cập, chưa thực hiện đúng quy định về phát quang tầm nhìn, nạo vét lề đường, sửa chữa mặt đường.....

+ *Hai là*, công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB chậm đổi mới, đã thí điểm áp dụng quản lý hợp đồng bảo trì bằng cách thực hiện hợp đồng bảo trì dựa trên chất lượng thực hiện (Performance Based Contract) gọi tắt là Hợp đồng PBC và bắt đầu triển khai với nhiều gói thầu nhưng chưa nghiên cứu được sự phù hợp với điều kiện thực tiễn tại Việt Nam; Đồng thời, chưa hiểu thấu đáo được bản chất, những thuận lợi, những mặt tích cực cũng như những yêu cầu cần thiết khi quản lý hợp đồng PBC.

+ *Ba là*, công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB đã được quan tâm nhưng chưa có các văn bản thống nhất và cụ thể quy định về việc quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, cũng như việc quy định cụ thể về nội dung, điều khoản hợp đồng, thủ tục và trình tự thực hiện hợp đồng, ký kết hợp đồng, quy trình đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì.

+ *Bốn là*, năng lực của đội ngũ cán bộ tham gia hoạt động đấu thầu chưa đồng đều giữa các đơn vị, giữa các cấp quản lý đường bộ (QLĐB). Đội ngũ nhà thầu có năng lực đáp ứng những yêu cầu khi thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB còn thiếu, hạn chế về trình độ khoa học kỹ thuật, thiết bị và công nghệ còn lạc hậu, chậm đổi mới.....

+ *Năm là*, các cơ quan QLĐB, các nhà thầu bảo trì chưa có nhiều kinh nghiệm và biện pháp phù hợp trong công tác quản lý rủi ro, quản lý chất lượng thực hiện hợp đồng nên còn nhiều khó khăn trong việc quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

Như vậy có thể thấy, công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB hiện nay đang gặp rất nhiều khó khăn, tồn tại. Cho nên vấn đề đặt ra là phải nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB nhằm tìm ra các giải pháp để khắc phục những tồn tại đó. Đây chính là một nhiệm vụ rất quan trọng cần tập trung nhằm hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam. Với những lý lẽ đó, có thể khẳng định đề tài "**Nghiên cứu hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam**" có ý nghĩa quan trọng, cần thiết cả về lý luận và thực tiễn.

2. Mục đích nghiên cứu của đề tài

Trên cơ sở hệ thống hóa, bổ sung và làm rõ cơ sở lý luận về hợp đồng bảo trì CTĐB và tham khảo kinh nghiệm của các nước khác, đồng thời dựa vào kết quả phân tích, đánh giá thực trạng công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam, luận án đề xuất một số giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam.

Từ việc xác định các khoảng trống nghiên cứu trên đây, phù hợp với mục đích nghiên cứu của mình, luận án tập trung nghiên cứu hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam theo các mục tiêu cụ thể sau đây:

- *Thứ nhất*, tiếp tục nghiên cứu, bổ sung làm rõ lý luận về hợp đồng bảo trì CTĐB, quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB; đúc rút bài học cho Việt Nam từ kinh nghiệm của các nước trong quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- *Thứ hai*, tổng kết, đánh giá một cách đầy đủ, khách quan và có cơ sở khoa học về thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam giai đoạn 2013 - 2018. Từ đó, chỉ ra được những khó khăn, tồn tại và nguyên nhân chưa đạt được hiệu quả mong muốn trong việc quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.

- *Thứ ba*, trên cơ sở khoa học và thực tiễn, đề xuất một số giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ tại Việt Nam.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1 Đối tượng nghiên cứu:

Đối tượng nghiên cứu của luận án là công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB do Nhà nước quản lý tại Việt Nam đứng trên góc độ là Chủ quản lý khai thác CTĐB.

3.2 Phạm vi nghiên cứu:

- *Về không gian nghiên cứu:* Luận án giới hạn phạm vi nghiên cứu là thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường quốc lộ do Nhà nước quản lý tại Việt Nam.

- *Về thời gian nghiên cứu:* Luận án nghiên cứu thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB thuộc đường quốc lộ do Nhà nước quản lý tại Việt Nam giai đoạn 2013 - 2018.

- *Về nội dung nghiên cứu:* Trong phạm vi nghiên cứu của đề tài, nội dung luận án tập trung nghiên cứu thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB trên hệ thống quốc lộ do Nhà nước quản lý. Từ đó, luận án đưa ra kiến nghị, đề xuất giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

4. Cơ sở lý luận và cơ sở thực tiễn

- *Về mặt lý luận*: Luận án nghiên cứu dựa trên nền tảng lý luận của triết học Mác – Lênin kết hợp với vận dụng cơ chế quản lý, pháp luật và chính sách của Nhà nước trong hoạt động quản lý bảo trì CTĐB....., vận dụng tổng hợp các kiến thức khoa học quản lý, kinh tế và pháp luật có liên quan đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- *Về mặt thực tiễn*: Luận án nghiên cứu tình hình quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam giai đoạn 2013 – 2018. Thực tiễn cho thấy có rất nhiều tồn tại cần giải quyết để hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB, cụ thể là: (i) Nội dung, chất lượng hồ sơ mời thầu (HSMT) và tài liệu hợp đồng tại thời điểm ký kết; (ii) Các điều khoản về chỉ dẫn và quyết định của hợp đồng bảo trì; (iii) Thủ tục đánh giá đối với các nội dung bảo trì đã được thỏa thuận trong hợp đồng; (iv) Chuẩn hóa quy trình thanh toán giai đoạn, kiểm tra công tác nghiệm thu và đánh giá về mức độ an toàn, xử lý hư hỏng ...

Việc xác định đúng cơ sở lý luận và thực tiễn của nghiên cứu cũng như nhận thức đầy đủ bản chất của hợp đồng bảo trì CTĐB là cơ sở để hình thành phương pháp tiếp cận vấn đề và xác định được hướng nghiên cứu hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

5. Phương pháp nghiên cứu

5.1 Các phương pháp sử dụng

Trên cơ sở phương pháp luận của chủ nghĩa duy vật biện chứng và chủ nghĩa duy vật lịch sử, luận án sử dụng một số phương pháp chủ yếu sau:

- ***Phương pháp kế thừa***: Là phương pháp tham khảo, kế thừa sử dụng các tài liệu, các giáo trình của các tác giả, văn bản của Nhà nước và các công trình nghiên cứu khoa học có liên quan đến nội dung nghiên cứu của Luận án để bổ sung vào luận điểm, vận dụng để làm rõ các cơ sở lý luận, ý nghĩa thực tiễn về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

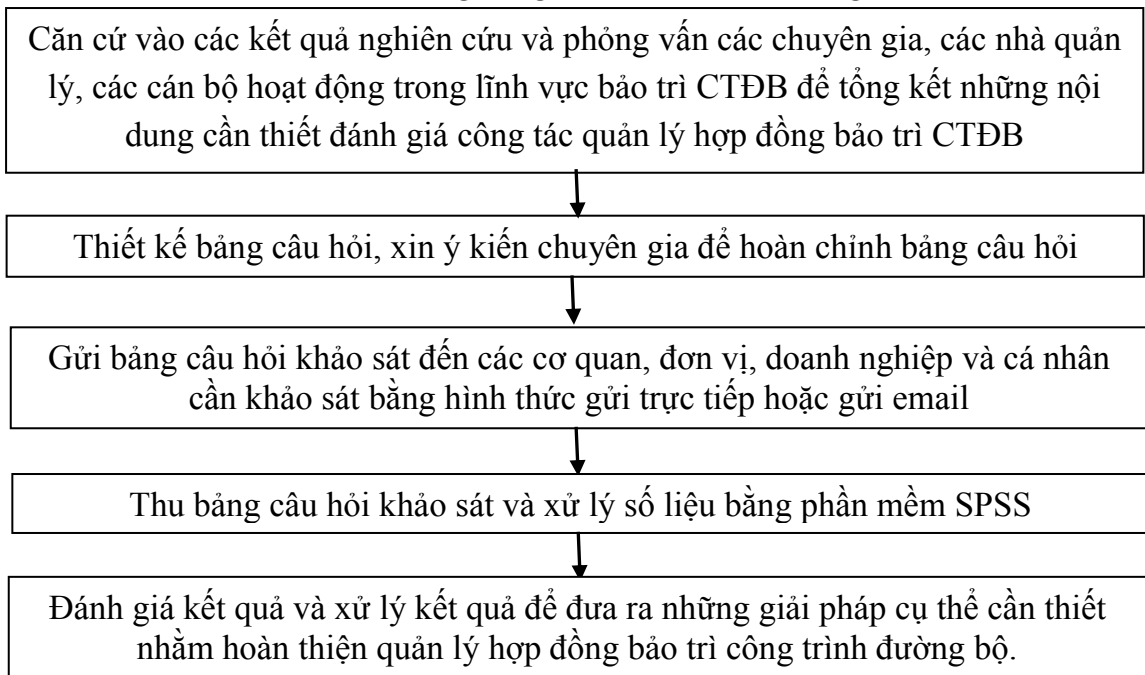
- ***Phương pháp chuyên gia***: Thông qua ý kiến của các chuyên gia về hoạt động bảo trì CTĐB để có những cơ sở định hướng cho việc nghiên cứu lý luận, thực tiễn và đề xuất các giải pháp phù hợp với nội dung nghiên cứu của Luận án.

- ***Phương pháp thống kê***: Đây là phương pháp nghiên cứu dựa trên lý thuyết thống kê toán học để xử lý số liệu, rút ra những kết luận có cơ sở khoa học cho việc nghiên cứu; NCS sử dụng các phần mềm là Excel, SPSS để xử lý thông tin, chuyên từ khảo sát định tính sang kết quả nghiên cứu định lượng. Trong đó, SPSS là một phần

mềm máy tính phục vụ công tác phân tích thống kê, được sử dụng phổ biến cho các nghiên cứu điều tra xã hội học và kinh tế lượng.

- **Phương pháp điều tra bằng bảng câu hỏi:** Phương pháp này góp phần giúp cho việc xây dựng giải pháp hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB đảm bảo tính chính xác và hiệu quả. NCS đã tham khảo ý kiến các chuyên gia và thiết kế bảng câu hỏi để điều tra các nội dung liên quan đến nội dung nghiên cứu của đề tài. Thông qua hình thức gửi trực tiếp và gửi email, NCS đã gửi các bảng câu hỏi đến các chuyên gia, các cán bộ quản lý tại các cơ quan, đơn vị trong ngành xây dựng để xin ý kiến đánh giá về những kết quả đạt được và những khó khăn, tồn tại của việc quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB. Đồng thời, NCS xin ý kiến đánh giá tính cấp thiết và khả thi của các giải pháp nhằm đề xuất những giải pháp có tính chất quan trọng trong việc hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

NCS đã thực hiện điều tra bằng bảng câu hỏi theo trình tự gồm các bước sau:

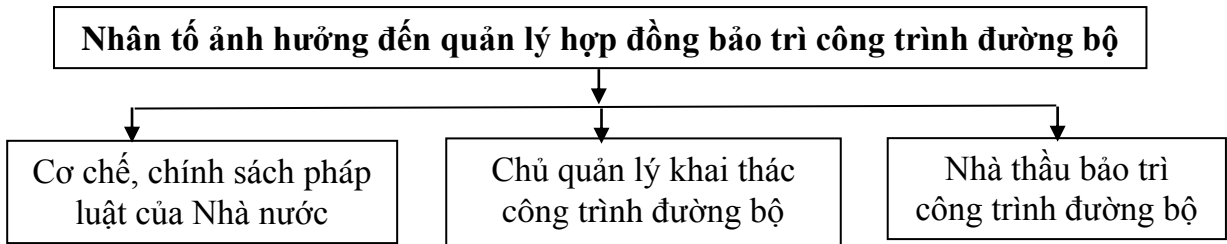


Hình 1: Trình tự thực hiện điều tra bằng bảng câu hỏi

Nguồn: NCS thực hiện

5.2 Khảo sát đánh giá thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Ngoài việc kế thừa, thu thập những thông tin, dữ liệu thứ cấp từ các nghiên cứu và báo cáo để đánh giá thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB trong thời gian qua; NCS đã tham khảo ý kiến chuyên gia và xác định được một số nhân tố chính ảnh hưởng đến công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB được thể hiện như sau:



Hình 2 - Nhân tố ảnh hưởng đến quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Sau khi xác định được các nhân tố chính ảnh hưởng đến kết quả quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, NCS tiến hành điều tra bằng bảng câu hỏi, sử dụng phần mềm SPSS đánh giá mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến kết quả quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, sắp xếp thứ tự ảnh hưởng của các nhân tố. Từ đó, đưa ra những giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB một cách cụ thể, chính xác và đầy đủ.

Liên quan đến các nội dung nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB nên NCS đã gửi 230 bảng câu hỏi đến các chuyên gia, các cán bộ quản lý tại các cơ quan, đơn vị trong lĩnh vực bảo trì CTĐB, các chuyên gia tại các trường đại học và viện nghiên cứu để xin ý kiến đánh giá về những kết quả đạt được và những khó khăn, tồn tại của việc thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB. Các mẫu bảng câu hỏi khảo sát được gửi đến người đánh giá bằng hai hình thức: (1) gửi trực tiếp; (2) gửi qua email. Bảng 1 dưới đây tổng hợp số lượng phiếu khảo sát đã nhận được từ các chuyên gia.

Bảng 1 – Tổng hợp số lượng phiếu điều tra khảo sát

TT	Nội dung	Khối lượng
1	Số phiếu gửi trực tiếp	50
	Số phiếu thu về	40
	- Số phiếu hợp lệ	30
	- Số phiếu không hợp lệ	10
2	Số phiếu gửi qua email	180
	Số phiếu có phản hồi trả lời	175
	- Số phiếu hợp lệ	175
	- Số phiếu không hợp lệ	0
3	Tổng số phiếu hợp lệ	205
4	Tỷ lệ phiếu trả lời hợp lệ	95,3%

Nguồn: NCS tổng hợp từ số lượng phiếu khảo sát nhận được

Qua bảng tổng hợp kết quả khảo sát, với tỷ lệ trả lời hợp lệ cao đến 95,3% cho thấy mức độ quan tâm của các đối tượng được khảo sát dành cho vấn đề nghiên cứu là lớn. Việc đánh giá kết quả tính toán được căn cứ dựa trên số phiếu khảo sát hợp lệ.

Trong quá trình điều tra khảo sát, các chuyên gia mà NCS đã xin ý kiến đánh giá đều có kinh nghiệm chuyên môn cao, có thời gian hoạt động tương đối dài trong lĩnh vực xây dựng và giữ những vị trí khác nhau trong đơn vị công tác (gồm cả giám đốc, phó giám đốc, trưởng – phó các phòng ban, chuyên viên...). Cụ thể như sau:

a. Về thời gian công tác trong lĩnh vực xây dựng:

- Thời gian công tác dưới 5 năm: 1%
- Thời gian công tác từ 5 -10 năm: 36,1 %
- Thời gian công tác từ 10 - 20 năm: 59,5 %
- Thời gian công tác trên 20 năm: 3,4 %

b. Về trình độ học vấn:

- Đại học: 85,9 %
- Sau đại học: 14,1 %

c. Về vai trò công tác:

- Cơ quan quản lý Nhà nước: 33,2 %
- Nhà thầu thi công: 40,0 %
- Đơn vị tư vấn: 8,8%
- Vai trò khác: 18,0%

d. Về chức vụ hiện tại trong đơn vị:

- Ban lãnh đạo: 4,9 %
- Trưởng phó phòng ban: 39,0 %
- Chuyên viên, nhân viên: 56,1 %

6. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

6.1 Ý nghĩa khoa học

Ý nghĩa khoa học của đề tài luận án thể hiện ở chỗ: Bằng phương pháp nghiên cứu khoa học, Luận án đã hệ thống hóa, làm phong phú thêm lý luận cơ bản về bảo trì công trình đường bộ và hợp đồng bảo trì công trình đường bộ, làm tiền đề cho việc đề xuất các giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

Kết quả nghiên cứu của luận án có thể dùng làm tài liệu tham khảo trong nghiên cứu, đào tạo cũng như trong thực tiễn quản lý bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

6.2 Ý nghĩa thực tiễn

Ý nghĩa thực tiễn của luận án thể hiện ở chỗ: Luận án đã phân tích thực trạng, phân tích kết quả đã đạt được và những hạn chế, bất cập trong quá trình quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB; đồng thời nghiên cứu đề xuất một số giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam. Nghiên cứu có thể đem lại những đóng góp về mặt thực tiễn trong áp dụng rộng rãi, nâng cao hiệu quả quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, góp phần tiết kiệm chi phí và nâng cao chất lượng quản lý bảo trì CTĐB Việt Nam.

7. Kết cấu của Luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo, Luận án gồm có 4 chương:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến luận án

Chương 2: Cơ sở lý luận và thực tiễn về hợp đồng bảo trì công trình đường bộ và quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Chương 3: Thực trạng và kết quả quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam

Chương 4: Giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam

CHƯƠNG 1:

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

Hiện nay, trên thế giới và tại Việt Nam, công tác bảo trì CTĐB ngày càng giữ vai trò quan trọng, đã có những nghiên cứu liên quan tới các nội dung của hoạt động bảo trì CTĐB và đã đạt được những đóng góp đáng kể nhằm nâng cao hiệu quả công tác bảo trì CTĐB, đòi hỏi các nghiên cứu đi sau cần phải tìm hiểu kỹ những kết quả đã nghiên cứu để tránh trùng lặp và tránh những mâu thuẫn về nguồn thông tin số liệu. Chính vì vậy, phần nghiên cứu tổng quan các vấn đề liên quan đến hợp đồng bảo trì CTĐB nói chung và các hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam nói riêng sẽ giúp cho việc xác định nội dung, phạm vi nghiên cứu của đề tài rõ ràng hơn, tập trung hơn.

Luận án thông qua nội dung phân tổng quan lấy các công trình nghiên cứu trong nước và nước ngoài về bảo trì, hợp đồng bảo trì CTĐB và quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB làm đối tượng nghiên cứu nhằm tìm ra khoảng trống và những vấn đề cần tập trung nghiên cứu. Từ đó xác định mục đích và phương pháp nghiên cứu của đề tài.

Hoạt động bảo trì CTĐB, các hợp đồng bảo trì CTĐB và kết quả đạt được của công tác bảo trì CTĐB, quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB là một vấn đề được nhiều tác giả trong nước cũng như ngoài nước quan tâm, nghiên cứu. Các nghiên cứu có thể là nghiên cứu riêng về hoạt động bảo trì CTĐB hoặc nghiên cứu riêng về các hợp đồng bảo trì CTĐB, về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB hoặc nghiên cứu đồng thời các vấn đề với những cách tiếp cận khác nhau từ chính sách và cách thức thực hiện.

1.1 Những nghiên cứu trên thế giới

Công tác bảo trì CTĐB đã và đang được quốc gia trên thế giới (như Nhật Bản, Phần Lan, Anh, Úc) thực hiện rất hiệu quả với một hệ thống luật lệ đã được thiết lập đầy đủ, đồng bộ, chi tiết về thực hiện công tác bảo trì CTĐB. Trong đó, hợp đồng bảo trì CTĐB đều áp dụng đấu thầu để lựa chọn đơn vị bảo trì, trong đó nhiều nước đã áp dụng các hình thức hợp đồng khác nhau (kể cả hợp đồng PBC) để bảo trì CTĐB.

Thông qua các nghiên cứu của các nhà khoa học, các tác giả nước ngoài đã đề cập đến một số nội dung liên quan đến bảo trì CTĐB có thể vận dụng cho việc nghiên cứu hợp đồng bảo trì CTĐB được cụ thể và chi tiết hơn.

1.1.1 Nghiên cứu trên thế giới liên quan đến bảo trì công trình đường bộ

- G.J.Zietlow and A.Bull (1999) thông qua bài viết “*Performance Specified Road Maintenance Contracts—The Road to the Future, the Latin American Perspective*”[111] tại *21st World Congress, Kuala Lumpur, 3-9 October 1999* đã nêu ra rằng việc cắt giảm chi phí bảo trì CTĐB và cải thiện điều kiện đường xá là những lý do chính khiến nhiều nước Mỹ Latinh đã bắt đầu tìm kiếm những cách thức mới của các hợp đồng bảo trì CTĐB. Với sự hỗ trợ kỹ thuật từ các Liên đoàn quốc tế đường bộ và viện trợ của Đức, Colombia, Brazil, Guatemala, Peru và Uruguay đã thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB trên cơ sở thí điểm với hình thức công việc bảo trì do một nhà thầu duy nhất thực hiện. Tác giả đề xuất hai giải pháp chính để cải thiện hiệu quả công tác bảo trì CTĐB, bao gồm: cải tổ tài chính công tác bảo trì CTĐB và cải tổ thể chế công tác bảo trì CTĐB, thành lập Ban bảo trì CTĐB.

Tài liệu cung cấp các thông tin dùng để tham khảo cho những nghiên cứu liên quan đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- G.F.Segal, A.T.Moore and S.McCarthy (2003) thông qua bài viết “*Contracting for Road and Highway Maintenance*”[110] trên *Reason Foundation, Reason Public Policy Institute, Los Angeles* chỉ ra rằng việc cải thiện tình trạng của đường cao tốc của Mỹ sẽ có tác động trực tiếp và gián tiếp rất lớn đến nền kinh tế. Do đó, các chiến lược được sử dụng để nâng cao chất lượng sử dụng đường đó là phải thực hiện công tác bảo trì đường cao tốc có hiệu quả và tiết kiệm chi phí.

Bài viết đã tổng kết mục đích về hiệu quả và tiết kiệm chi phí khi thực hiện bảo trì đường cao tốc trong điều kiện thực hiện tại Mỹ, là một nội dung có thể tham khảo khi nghiên cứu hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam.

- Andrea Broaddus, Todd Litman, Gopinath Menon (2009) thông qua bài viết “*Transportation demand management*”[106] đã nêu kinh nghiệm của một số thành phố (ở một số nước) về quản lý nhu cầu giao thông, hạn chế sử dụng giao thông cá nhân bằng cơ giới, gồm kiểm soát sự gia tăng sở hữu ô tô thông qua các loại thuế, phí, thuế đường, phí nhiên liệu, phí tắc đường; hạn chế phương tiện ở các tuyến phố hay bị tắc đường bằng việc khuyến khích các DN giảm cung cấp bãi đỗ xe. Nghiên cứu này đã góp phần nâng cao kết quả quản lý khai thác và bảo trì CTĐB, có thể tham khảo cho những nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB trong điều kiện của Việt Nam.

- Mô hình quản lý và phát triển đường bộ HDM-4 của Ngân hàng thế giới (WB) [65], đã nghiên cứu và kết hợp những yếu tố kỹ thuật, kinh tế và môi trường trong phân tích đánh giá hiệu quả của dự án đầu tư và phân tích chiến lược quản lý và phát triển bền vững mạng lưới đường bộ. Mô hình này có những ưu điểm nổi bật như sau: Kết hợp cả chi phí nhà quản lý và chi phí người sử dụng đường trong phân tích chi phí vòng đời của dự án; Sử dụng các hệ số điều chỉnh nên có thể sử dụng rộng rãi cho các điều kiện đa dạng khác nhau; Được sử dụng như một công cụ thích hợp để thiết kế mặt đường cho các nước đang phát triển khi mô hình được hiệu chỉnh phù hợp. Do đó, mô hình này được sử dụng rộng rãi ở trên 100 quốc gia trong công tác quản lý khai thác và bảo trì mạng lưới đường bộ. Mô hình HDM-4 được xây dựng dựa trên các quan hệ dự báo thực nghiệm kết hợp lý thuyết thu được từ nghiên cứu cụ thể từ một số nước Brazil, Ấn Độ... Đây chính là một mô hình có thể nghiên cứu tham khảo để triển khai thực hiện trong quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

1.1.2 Nghiên cứu trên thế giới liên quan đến hợp đồng bảo trì công trình đường bộ và quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

- Dr.Gunter Zietlow (2004) thông qua công trình *“Implementing Performance-based Road Management and Maintenance Contracts in Developing Countries - An Instrument of German Technical Cooperation”* đăng trên *“German Development Cooperation (GTZ)”* [107], đã trình bày kết quả thu được khi áp dụng hợp đồng bảo trì dựa trên chất lượng thực hiện từ những năm 1995 đã góp phần cắt giảm chi phí bảo trì công trình đường bộ và cải thiện điều kiện đường bộ. Đồng thời cung cấp một cái nhìn tổng quan về phạm vi và kinh nghiệm tích lũy được với những hợp đồng bảo trì dựa trên chất lượng thực hiện tại châu Mỹ Latin cũng như ở các châu lục khác và mang đến cho các khuyến nghị để thực hiện hợp đồng tương lai.

Công trình nghiên cứu căn cứ vào tình hình thực tế tại châu Mỹ Latin và cung cấp một tài liệu tham khảo cần thiết với những ưu điểm của các hợp đồng bảo trì cho việc nghiên cứu quản lý hợp đồng bảo trì dựa trên chất lượng thực hiện (PBC) trong hoạt động quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- G.J.Zietlow (2005) với công trình *“Cutting Costs and Improving Quality through Performance-Based Road Management and Maintenance Contracts-The Latin American and OECD Experiences”* trong chương trình *“Senior Road Executives*

Programme, Restructuring Road Management, German Development Cooperation, Birmingham” [109], đã trình bày việc xác định các điều kiện tối thiểu của tài sản đường bộ đã được đáp ứng bởi các nhà thầu cũng như các dịch vụ khác. Hợp đồng thực hiện được xác định một sản phẩm cuối cùng và quan tâm đến việc các nhà thầu như thế nào để đạt được điều này; lựa chọn công việc, thiết kế và giao hàng là tất cả các trách nhiệm của nhà thầu. Do đó, ứng dụng công nghệ và vật liệu tiên tiến, quy trình và quản lý đều liên quan đến các nhà thầu. Hình thức PBC phân bổ rủi ro cao hơn cho nhà thầu so với hợp đồng truyền thống, nhưng đồng thời mở ra cơ hội để tăng lợi nhuận của mình, mà hiệu quả của thiết kế, quy trình, công nghệ, quản lý được cải thiện là có thể làm giảm chi phí của việc đạt được các tiêu chuẩn thực hiện quy định.

Bài báo chủ yếu nghiên cứu về hợp đồng PBC mà chưa có những nghiên cứu về tất cả các hợp đồng bảo trì CTĐB đang thực hiện, do đó cần thực hiện một nghiên cứu sâu về nội dung các hợp đồng bảo trì CTĐB để đưa ra các giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- M.Keir and G.V.Blerk (2006) thông qua bài viết “*A Review of the Performance Specified Maintenance Contract (PSMC) Model Using a Case Study of PSMC 001, Case Study—Transit New Zealand*” [112] trên *Transfield Services, Sydney* đã trình bày về những điểm mạnh và điểm yếu của hợp đồng bảo trì CTĐB. Nó nhìn vào phân bổ rủi ro và chia sẻ, các mối quan hệ và đối tác, quyền sở hữu và kiến thức mạng. Bài viết chủ yếu nghiên cứu về ưu – nhược điểm của các hợp đồng bảo trì, chưa có những nghiên cứu thực trạng cụ thể tại từng quốc gia, do đó cần thực hiện một nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB để đưa ra các giải pháp hoàn thiện tại Việt Nam.

- E.Lancelot (2010) thông qua bài viết “*Performance Based Contracts in the Road Sector: Towards Improved Efficiency in the Management of Maintenance and Rehabilitation Brazil’s Experience*” đăng tải trên “*Transport paper series - The World Bank*” [108] đã cung cấp thông tin phản hồi về kinh nghiệm thành công của Brazil trong việc sử dụng hợp đồng bảo trì PBC. Vào đầu những năm 2000, việc sử dụng mô hình quản lý hợp đồng này đã lan rộng và đạt được con số cao hơn trong ngắn hạn. Việc đánh giá, so sánh khách quan dựa trên các hợp đồng bảo trì PBC với phương pháp truyền thống, cho thấy các hợp đồng PBC mang lại một hiệu quả cải thiện tổng thể cho khu vực, chất lượng bảo trì đường tốt hơn với chi phí thấp hơn cho các chính

phủ và giảm gánh nặng quản lý về chính quyền. Đồng thời cung cấp những hiểu biết, thu được từ mười năm không ngừng học tập, về những bài học chính học và quan điểm áp dụng hợp đồng bảo trì dựa trên chất lượng thực hiện trong tương lai ở Brazil.

Bài viết chủ yếu nghiên cứu về tình hình thực hiện hợp đồng PBC thông qua những thông tin về kinh nghiệm áp dụng của Brazil, cung cấp tài liệu giúp cho nghiên cứu giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Năm 2012 các tác giả Masuda Sultana, Anisur Rahman, Sanaul Chowdhury đã thông qua công trình “*Performance Based Maintenance of Road Infrastructure by Contracting—A Challenge for Developing Countries*” đăng trên tạp chí “*National Association of Accountants*” [113] đã nêu rõ mục đích của các quốc gia là luôn luôn phấn đấu để giảm chi phí bảo trì hệ thống CTĐB. Hợp đồng bảo trì PBC là một giải pháp thay thế các hợp đồng truyền thống để duy trì CTĐB một cách hiệu quả. Nhiều nước đã thành công trong việc giảm thiểu chi phí bảo trì CTĐB sử dụng hợp đồng bảo trì PBC hơn hai thập kỷ qua. Bên cạnh đó, việc thực hiện các hợp đồng bảo trì dựa trên chất lượng thực hiện PBC vẫn là một thách thức đối với nhiều nước đang phát triển vì các nguồn lực và kỹ năng hạn chế, tham nhũng và các hệ thống quản lý kém.

Bài viết đã nghiên cứu các vấn đề và khó khăn trong việc thực hiện hợp đồng PBC ở các nước đang phát triển mà chưa có những nghiên cứu đầy đủ về thực trạng ở Việt Nam, nên để có những giải pháp hoàn thiện cho Việt Nam thì việc thực hiện nghiên cứu chuyên sâu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB là điều rất cần thiết.

- Năm 2018, ngân hàng phát triển châu Á (ADB) thông qua tài liệu “*Guide to Performance-Based Road Maintenance Contracts*” [66] đã trình bày một lịch sử ngắn gọn, các loại khác nhau, ưu điểm và nhược điểm của hợp đồng bảo trì đường bộ PBC nhằm giúp các cơ quan quản lý nhà nước, các chủ quản lý khai thác CTĐB và các nhà thầu bảo trì CTĐB của các nước thành viên của Chiến lược hợp tác kinh tế và giao thông khu vực Trung Á hiểu để có thể áp dụng, thực hiện hợp đồng PBC phù hợp và có hiệu quả tốt nhất.

Như vậy, trong những năm gần đây, các nước trên thế giới đều quan tâm đến việc thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB bởi những lợi ích mà nó đem lại như: Việc quản lý hợp đồng đơn giản hơn so với các hợp đồng truyền thống; Hợp đồng không có khối lượng phát sinh, do đó các rủi ro về việc vượt chi phí hợp đồng là không có; Thời gian

hợp đồng sẽ không bị kéo dài so với hợp đồng ban đầu; Các nhà thầu luôn được khuyến khích sáng kiến và sáng tạo, áp dụng công nghệ mới trong quá trình thực hiện hợp đồng; Tạo cơ hội và khuyến khích nhiều nhà thầu tư nhân trước đây chỉ tham gia thi công các gói thầu xây lắp (có công việc quy mô và giá trị lớn) quan tâm đến lĩnh vực quản lý và bảo dưỡng thường xuyên (BDTX).

Nhìn một cách tổng quát có thể thấy, công tác bảo trì CTĐB đã và đang được quốc gia trên thế giới (như Nhật Bản, Phần Lan, Anh, Úc) thực hiện rất hiệu quả với một hệ thống luật lệ đã được thiết lập đầy đủ, đồng bộ, chi tiết. Trong đó, để lựa chọn nhà thầu thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB đều được thông qua quá trình đấu thầu để đảm bảo tính khách quan, minh bạch và công bằng.

1.2 Tổng quan tình hình nghiên cứu trong nước

Nghiên cứu sinh nghiên cứu và tổng hợp các công trình khoa học trong nước theo bốn nội dung cụ thể (i)về hoạt động quản lý khai thác và bảo trì CTĐB; (ii)các phương án, các hình thức quản lý khai thác và bảo trì CTĐB; (iii)về hiệu quả khai thác bảo trì của các hợp đồng bảo trì và (iv)ứng dụng các hợp đồng trong bảo trì CTĐB.

1.2.1 Nghiên cứu về hoạt động quản lý khai thác và bảo trì công trình đường bộ

Trong thời gian qua, việc nghiên cứu hợp đồng bảo trì CTĐB đã được một số tác giả đề cập và nghiên cứu. NCS đã nghiên cứu và xin trích dẫn một số tài liệu sau:

- Luận án tiến sĩ kinh tế, “*Hoàn thiện các phương pháp định giá sử dụng đường bộ và các giải pháp nhằm nâng cao nguồn thu từ người sử dụng đường bộ*”, Đào Việt Phương (2006) [70], đã nghiên cứu vai trò quan trọng của CTĐB trong kết cấu hạ tầng KT-XH nên cần được đầu tư phát triển trước một bước để tạo tiền đề, làm động lực phát triển KT-XH. Việc đầu tư cho xây dựng mới và bảo trì CTĐB đòi hỏi kinh phí rất lớn, khó thu hồi vốn hoặc thu hồi vốn chậm. Việc đầu tư cho xây dựng mới, bảo trì CTĐB được nhà nước quan tâm, nguồn vốn cho việc xây dựng mới và bảo trì CTĐB bước đầu đã được đa dạng hóa, có thêm vốn của các doanh nghiệp, vốn từ thành phần kinh tế tư nhân theo hình thức BOT. Do thiếu vốn nên hoạt động quản lý, khai thác và bảo trì CTĐB còn chưa thường xuyên và đồng bộ nên luận án đã đề ra các giải pháp tăng nguồn thu từ người và phương tiện sử dụng đường bộ để cung cấp vốn cho xây dựng và bảo trì CTĐB. Luận án đã cung cấp một số nội dung cần thiết về quản lý khai

thác và bảo trì CTĐB có thể tham khảo đề nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB - một nội dung rất cần thiết trong hoạt động quản lý và khai thác CTĐB.

- Luận án tiến sĩ kinh tế, “*Nghiên cứu một số giải pháp quản lý rủi ro trong các dự án xây dựng công trình giao thông (CTGT) Việt Nam*”, Trịnh Thùy Anh (2006) [4], đã nghiên cứu những rủi ro có thể gặp trong dự án xây dựng CTĐB, đồng thời chỉ ra những rủi ro có thể xảy ra trong giai đoạn khai thác công trình xuất phát từ việc quản lý thu phí, quản lý bảo trì yếu kém. Từ đó luận án đưa ra một số giải pháp về quản lý bảo trì CTGT, chế độ bảo dưỡng được xây dựng dựa vào quy mô, tính chất công trình; có cơ chế đấu thầu bảo trì CTĐB;

Luận án là một tài liệu hữu ích cho việc thực hiện những nghiên cứu mới và đầy đủ hơn nữa về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Luận án tiến sĩ kinh tế, “*Nghiên cứu các nguồn thu từ người sử dụng đường bộ Việt Nam*”, Lê Anh Dũng (2011) [43], đã nghiên cứu cơ sở lý luận và thực tiễn về các nguồn thu từ người sử dụng đường bộ và xác định những nguồn thu từ các tổ chức, cá nhân sử dụng đường bộ ở Việt Nam, nhằm cung cấp vốn cho xây dựng và bảo trì mạng lưới đường bộ Việt Nam. Luận án đã tập trung vào việc xác định các nguồn thu từ người sử dụng đường bộ bao gồm: xác định nguồn thu trực tiếp; xác định nguồn thu gián tiếp và xác định nguồn thu từ những ngoại ứng.

Luận án là tài liệu cung cấp những thông tin cần thiết về các giải pháp nhằm bổ sung vốn cho bảo trì CTĐB khi thực hiện những nghiên cứu về khai thác và bảo trì CTĐB. Do các hợp đồng bảo trì CTĐB chưa được luận án nghiên cứu nên cần được nghiên cứu để hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Luận án tiến sĩ kinh tế, “*Nghiên cứu các giải pháp đồng bộ nhằm tăng cường an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam*”, Nguyễn Ngọc Thạch (2015) [84], đã hệ thống hóa, làm phong phú thêm cơ sở lý luận về an toàn giao thông (ATGT), các giải pháp đồng bộ tăng cường ATGT, bao gồm các giải pháp trước khi tai nạn xảy ra, tại hiện trường và các giải pháp sau khi tai nạn xảy ra, trong đó tiến hành phân tích sâu về các khía cạnh cơ sở hạ tầng, phương tiện, người điều khiển phương tiện, môi trường.

Luận án nêu được vai trò ATGT đường bộ, là kết quả phản ánh tương đối chính xác chất lượng công tác quản lý khai thác và bảo trì CTĐB. Luận án là tài liệu tham khảo để nghiên cứu các nội dung liên quan đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Luận văn thạc sĩ, “*Góp phần nghiên cứu mô hình quản lý khai thác đường ô tô cao tốc trong điều kiện Việt Nam*”, Lê Ngọc Hưng (2011) [56], đã nghiên cứu tổng quan về hoạt động quản lý đường ô tô nói chung và đường cao tốc nói riêng trong điều kiện thực tế tại Việt Nam. Qua những nghiên cứu thực tiễn và đánh giá kết quả chất lượng hiệu quả trong quản lý đường cao tốc, luận văn đã đề xuất một số phương hướng và giải pháp về hoàn thiện mô hình quản lý khai thác đường cao tốc phù hợp với điều kiện của Việt Nam. Luận văn cung cấp một tài liệu tham khảo tốt về quản lý khai thác đường cao tốc cho những nghiên cứu về quản lý khai thác và bảo trì CTĐB Việt Nam. Do luận văn chỉ nghiên cứu về mô hình quản lý đường cao tốc nên khó có thể áp dụng cho toàn bộ các CTĐB, nên cần thiết phải nghiên cứu sâu hơn nữa về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Luận văn thạc sĩ, “*Hoàn thiện công tác quản lý khai thác đường cao tốc*”, Lê Ngọc Hà (2013) [49], đã dựa trên những lý luận chung, phân tích và đánh giá thực trạng công tác quản lý khai thác đường cao tốc Việt Nam, rút ra những thành tựu đạt được cũng như những hạn chế còn tồn tại trong quá trình thực hiện. Từ đó, đưa ra một số biện pháp nhằm nâng cao chất lượng công tác quản lý khai thác đường cao tốc.

Luận văn cung cấp một tài liệu tham khảo cho những nghiên cứu mới về hoàn thiện các hình thức thực hiện quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam ở những giai đoạn sau. Đây là tài liệu chủ yếu nghiên cứu về mạng đường bộ cao tốc nên cần thiết phải có nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB để áp dụng hiệu quả trên toàn bộ CTĐB tại Việt Nam

- Tác giả Huy Thắng (2011) có bài viết “*Đa dạng nguồn vốn cho quản lý và bảo trì CTĐB*” đăng trên trang *Chinhphu.vn* [87] đề cập nội dung Việt Nam cùng với các nhà tài trợ đã và đang phối hợp nghiên cứu giải pháp tháo gỡ khó khăn về nguồn vốn bảo trì CTĐB và hợp tác công – tư (PPP) sẽ là đòn bẩy cho việc huy động đầu tư từ khu vực tư nhân. Bài báo nghiên cứu đến một trong những nội dung về nguồn vốn bảo trì CTĐB và không đề cập đến nội dung nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, do đó cần thực hiện đề tài nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Bài báo “*Ứng dụng công nghệ tái chế mặt đường cũ trong sửa chữa, cải tạo mặt đường đô thị tại Việt Nam*” của PGS.TS Doãn Minh Tâm đăng trên Tạp chí cầu đường số 12/2014 [77] đã phân tích thực trạng mặt đường cũ bị tôn cao theo thời gian

trên các tuyến Quốc lộ và đặc biệt tại các tuyến đường đô thị tại Việt Nam đã và đang gây ra các tác động lớn về môi trường sống và làm mất đường mới sau khi sửa chữa, nâng cấp mau bị xuống cấp do thói quen tận dụng nguyên si lớp mặt đường cũ vốn đã bị nứt nẻ và hư hỏng. Để khắc phục tình trạng kỹ thuật này và giải quyết triệt để thực trạng mặt đường bị nâng cao theo thời gian, cần thiết phải kết hợp đồng bộ giữa ứng dụng công nghệ mới về cào bóc tái chế mặt đường cũ và cải tạo, nâng cấp mặt đường cũ. Bài báo giới thiệu công nghệ tái chế mặt đường cũ và định hướng thiết kế định hình kết cấu áo đường cải tạo và là tài liệu tham khảo có giá trị cho việc thực hiện các nghiên cứu tiếp theo về bảo trì CTĐB và quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam.

- Bài báo “*Chất lượng khai thác giao thông và vấn đề bảo đảm an toàn giao thông trên đường ô tô*” của TS Dương Tất Sinh (Học viện Kỹ thuật Quân sự) và ThS Phạm Minh Tâm (Tổng cục đường bộ Việt Nam (ĐBVN)), đăng trên Tạp chí GTVT, trích từ “Kỷ yếu hội nghị ATGT Việt Nam năm 2015 – tập 1”, Nhà xuất bản GTVT (2015) [74] trình bày kết quả vận dụng lý thuyết đánh giá chất lượng khai thác đường của Nga để đánh giá một số tuyến đường tại Việt Nam; tìm hiểu sự liên quan giữa chất lượng khai thác và ATGT trên đường với mong muốn nâng cao chất lượng khai thác và loại trừ các nguyên nhân sự cố mất ATGT do hạ tầng giao thông đường bộ.

Đồng thời, bài báo đánh giá chất lượng khai thác đường một cách thường xuyên, trong đó có đánh giá mức độ nguy hiểm của đường dọc theo tuyến là rất cần thiết. Đây cũng là một tài liệu để các nghiên cứu về quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tham khảo trong quá trình nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Đề tài nghiên cứu khoa học “*Nghiên cứu phân loại đường đô thị nhằm đề xuất các giải pháp tổ chức giao thông đặc thù cho thành phố Hà Nội*” của TS. Trần Danh Lợi (2015) [60], đã phân tích đánh giá hiện trạng phân loại đường đô thị, tác giả kiến nghị phân loại đường đô thị Hà Nội theo chức năng đặc thù giúp cho công tác quản lý khai thác và bảo trì đường đô thị phù hợp với thực tiễn hơn.

Đề tài cung cấp những tài liệu tham khảo hữu ích cho các nghiên cứu mới về quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam. Trong đó, đề tài chủ yếu nghiên cứu về việc phân loại đường đô thị tại Hà Nội và chưa đề cập đến nội dung về việc nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam

- Cuốn sách "*Kinh tế - quản lý khai thác công trình cầu đường*" của GS.TSKH Nghiêm Văn Đình (chủ biên) và TS Nguyễn Quỳnh Sang, Nhà xuất bản GTVT (2009) [40], là giáo trình phục vụ giảng dạy chuyên ngành Kinh tế - quản lý khai thác công trình cầu đường của trường Đại học GTVT Hà Nội. Giáo trình đã khái quát toàn bộ các vấn đề liên quan trong công tác quản lý, khai thác và bảo trì CTĐB. Đây chính là tài liệu tham khảo quan trọng về mặt nghiên cứu cơ sở lý luận về quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Cuốn sách "*Quản lý khai thác đường ô tô*" của KS Doãn Hoa, Nhà xuất bản Xây dựng (2004) [53] trình bày những vấn đề kinh tế, kỹ thuật trong quản lý khai thác đường bộ. Tác giả sử dụng nhiều số liệu của nước ngoài và các dự án đường bộ tại Việt Nam để tính toán các chỉ tiêu kinh tế, kỹ thuật; cung cấp nhiều nội dung cần thiết cho nghiên cứu chuyên sâu về quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

1.2.2 Nghiên cứu các phương thức thực hiện quản lý khai thác và bảo trì công trình đường bộ

- Luận án tiến sĩ, "*Nghiên cứu một số vấn đề về quản lý dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam*", Lê Thanh Hương (2005) [57], đã nghiên cứu về lĩnh vực quản lý dự án (QLDA), trong đó tập trung nghiên cứu một số giải pháp liên quan đến công tác tăng cường thể chế QLDA đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông về hoạt động bảo trì gồm: Phát triển hoàn thiện hệ thống văn bản pháp lý về đầu tư xây dựng; Cải tiến tổ chức QLDA đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, thúc đẩy cạnh tranh trong lĩnh vực bảo trì cơ sở hạ tầng GTVT, hoàn thiện hệ thống quản lý khai thác sửa chữa CTGT, tiến tới đấu thầu quyền quản lý khai thác, thu phí và ký kết hợp đồng phụ với các công việc bảo trì trong lĩnh vực thích hợp, nhiệm vụ sửa chữa lớn cần được xác định rõ ràng và kiểm soát thông qua cơ chế đấu thầu, từng bước nâng cao chỉ tiêu chất lượng bảo trì cơ sở hạ tầng, tăng chi phí cho công tác bảo trì, tăng cường các biện pháp huy động vốn bảo trì hạ tầng giao thông.

Luận án đã đề cập đến một số nội dung của hoạt động quản lý khai thác và bảo trì, chủ yếu là nghiên cứu về QLDA đầu tư. Đây là một tài liệu tham khảo hữu ích cho việc nghiên cứu hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Luận án tiến sĩ, "*Nâng cao chất lượng đấu thầu xây dựng các CTGT ở Việt Nam*", Trần Văn Hùng (2007) [55], đã phân tích và đánh giá khách quan những thành

tự và thiếu sót về chất lượng đấu thầu xây dựng các CTGT. Từ đó, luận án đề xuất các giải pháp tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra hoạt động đấu thầu xây dựng CTGT để ngăn ngừa, phát hiện, xử lý nghiêm những hành vi tiêu cực trong đấu thầu.

Luận án đã nêu được vai trò của hoạt động đấu thầu xây dựng các CTGT nhằm cung cấp những thông tin tham khảo cần thiết cho việc nghiên cứu nâng cao chất lượng đấu thầu hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam hiện nay.

- Luận án tiến sĩ, *“Một số giải pháp hoàn thiện quản lý chất lượng các dự án đầu tư xây dựng CTGT đô thị trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh”*, Lê Mạnh Tường (2010) [103], đã phân tích và đánh giá thực trạng chất lượng các dự án đầu tư xây dựng CTGT của Thành phố Hồ Chí Minh, phân tích những tồn tại trong quản lý chất lượng theo các giai đoạn của đầu tư xây dựng công trình (XDCT), trong đó giai đoạn kết thúc còn nhiều hạn chế gồm: Quy trình bảo hành, bảo trì công trình chưa đáp ứng được yêu cầu, chưa thực hiện công tác đấu thầu, duy tu bảo dưỡng sửa chữa đường bộ để phát huy năng lực khai thác và tăng tuổi thọ công trình.....

Nội dung luận án chủ yếu là nghiên cứu giải pháp hoàn thiện quản lý chất lượng dự án đầu tư CTGT tại một địa phương và chưa đề cập đến các hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam. Qua đó, luận án cũng chính là một tài liệu tham khảo cho những nghiên cứu về xây dựng quy trình bảo trì cũng như thực hiện đấu thầu quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Luận văn thạc sĩ, *“Nghiên cứu ứng dụng bài toán phân tích đa tiêu chí (MCA) cho việc so sánh và luận chứng phương án bảo trì mặt đường ô tô tại Việt Nam”* Vũ Hoàng Nam (2011) [63], đã phân tích một vấn đề tồn tại trong việc lựa chọn một phương án tối ưu cho một dự án đầu tư xây dựng thông qua đánh giá các chỉ tiêu về kinh tế- kỹ thuật và xem xét đến nhiều chỉ tiêu mức độ tác động môi trường, mức độ tiện nghi, mức độ an toàn tai nạn, lợi ích đem lại cho xã hội. Ngoài ra, tác giả dựa trên mô hình đề xuất để ứng dụng lựa chọn phương án bảo trì mặt đường có sử dụng công cụ HDM-4 cho 01 đoạn đường đi qua Đà Nẵng – Quảng Nam dựa trên đánh 5 chỉ tiêu đó là: Chi phí nhà quản lý, chi phí người sử dụng, môi trường, an toàn và độ tiện nghi nhằm kiểm chứng tính khả thi của mô hình đề xuất. Với mô hình đề xuất sẽ giúp ích cho các nhà quản lý có thể lựa chọn phương án đầu tư hiệu quả hơn hoặc đưa ra một số bài học và kiến nghị phù hợp trong quản lý về đầu tư xây dựng cơ bản (XD CB). Đồng

thời, luận văn còn là tài liệu có giá trị tham khảo cho những nghiên cứu chuyên sâu về khai thác và bảo trì CTĐB cũng như nghiên cứu đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Luận văn thạc sĩ, "*Quản lý dự án bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại tổng cục đường bộ Việt Nam*", Trần Bá Đạt (2011) [38], đã nghiên cứu lý luận chung về QLDA XDCT, thông qua đó nghiên cứu, phân tích sâu về hoạt động QLDA bảo trì CTĐB dựa trên những số liệu thực tế thu thập được trong quá trình nghiên cứu. Đồng thời, luận văn đã đề xuất những biện pháp cần thiết và phù hợp góp phần nâng cao chất lượng QLDA bảo trì CTĐB tại Tổng cục ĐBVN.

- Bài viết "*Đấu thầu bảo trì công trình đường bộ*" của tác giả Thành Nhân (2012) [67] có đăng trên tạp chí "Đấu thầu" đăng tải nội dung về chuyển đổi phương thức thực hiện theo định hướng xã hội hóa, thông qua đấu thầu, đặt hàng cung ứng dịch vụ công ích và đổi mới phương thức thanh toán. Đây chính là một trong những nội dung quan trọng nhất của Đề án "Đổi mới toàn diện công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ" do Tổng cục ĐBVN trình Bộ GTVT. Bài báo đã quan tâm đến hoạt động đấu thầu bảo trì CTĐB và chưa có những nghiên cứu cụ thể đến các hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Bài viết "*Bảo dưỡng thường xuyên các quốc lộ: Khoán theo chất lượng đầu ra*" của tác giả Phương Anh (2013) [3] có đăng trên báo *GTVT* đăng tải nội dung từ năm 2013, trên tất cả các tuyến quốc lộ, Tổng cục ĐBVN sẽ thực hiện hợp đồng khoán công tác duy tu thường xuyên với các đơn vị quản lý sửa chữa đường bộ theo chất lượng đầu ra. Đây là cách thức làm mới, tiến tới sẽ sớm áp dụng hình thức đấu thầu đối với toàn bộ công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ.

- Đề án "*Đổi mới toàn diện công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ*" của Bộ GTVT ngày 24 tháng 2 năm 2013 [13], đã xuất phát từ những hạn chế, bất cập trong công tác quản lý, bảo trì CTĐB để xây dựng triển khai đề án nhằm đẩy mạnh việc xã hội hóa đối với công tác quản lý, bảo trì CTĐB như đấu thầu, đặt hàng...; đổi mới hợp đồng quản lý khai thác và bảo trì CTĐB theo hướng áp dụng hợp đồng PBC... Bên cạnh đó, đề án chưa có những nghiên cứu phân tích cụ thể đánh giá hiệu quả của các hoạt động bảo trì và mới dừng lại ở việc đề xuất phương án triển khai một số hình thức quản lý bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Bài báo "*Ứng dụng phân tích đa tiêu chí (MCA) trong lựa chọn phương án bảo trì mặt đường định hướng phát triển bền vững*" của TS. Đinh Đức Hiệp đăng trên Tạp

chí GTVT số 04/2015 [51], đã đưa ra hướng tiếp cận phân tích ra quyết định lựa chọn phương án bảo trì khi xem xét đa tiêu chí. Mục tiêu của phân tích là đảm bảo tổng hòa các yếu tố kinh tế, xã hội và môi trường để đưa ra giải pháp lựa chọn đáp ứng được yêu cầu về phát triển bền vững hiện nay. Bài báo đã cung cấp nội dung về nghiên cứu kết hợp giữa các yếu tố kinh tế, xã hội và môi trường trong việc đưa ra quyết định lựa chọn giải pháp bảo trì CTĐB, định hướng phát triển bền vững và trở thành tài liệu tham khảo hữu ích cho những nghiên cứu sau này về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

1.2.3 Nghiên cứu về hiệu quả khai thác, bảo trì và quản lý hợp đồng bảo trì

- Luận án tiến sĩ, “*Nghiên cứu hoàn thiện phương pháp đánh giá hiệu quả dự án đường ô tô, đặc biệt xét đến các công trình BOT*”, Âu Phú Thắng (2007) [86], đã nghiên cứu “Chi phí – Lợi ích” nhằm bổ sung và hoàn thiện những chỉ tiêu về chi phí và lợi ích, hoàn thiện việc phân tích, đánh giá hiệu quả đầu tư XDCT giao thông theo “Chi phí – Lợi ích” thông qua nghiên cứu chi phí của dự án như chi phí xây dựng, chi phí thiết bị, chi phí giải phóng mặt bằng, chi phí dự phòng; chi phí khác; chi phí quản lý khai thác; chi phí bảo trì và các lợi ích của dự án về việc khai thác không gian dự án cũng như khai thác các dịch vụ dọc tuyến. Nội dung luận án tập trung vào nghiên cứu phương pháp đánh giá hiệu quả các dự án mà chưa nghiên cứu về các hợp đồng bảo trì CTĐB, do đó thực hiện một đề tài nghiên cứu về hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam là điều rất cần thiết.

- Luận án tiến sĩ, “*Nghiên cứu hoàn thiện quản lý đầu tư xây dựng và khai thác đường cao tốc ở Việt Nam*”, Nguyễn Phương Châm (2018) [27], đã nghiên cứu sự cần thiết của chuyển nhượng quyền khai thác lợi ích đường cao tốc ở Việt Nam và giới thiệu một số phương pháp định giá chuyển nhượng được áp dụng trên thế giới. Nghiên cứu lợi ích khi chuyển nhượng thành công, chủ quản lý khai thác CTĐB sẽ có vốn để quay vòng thực hiện các dự án khác cũng như thực hiện hoạt động quản lý khai thác và bảo trì đạt hiệu quả thay vì phải chờ vốn ngân sách nhà nước hoặc nguồn vốn từ việc thu phí với thời gian kéo dài hàng năm. Luận án đã đề cập đến một nội dung khá quan trọng khi thực hiện phương án chuyển nhượng quyền khai thác lợi ích nhằm tăng hiệu quả trong huy động vốn bảo trì, từ đó góp phần cung cấp cho những nghiên cứu sau này về khai thác quản lý và bảo trì CTĐB một tài liệu đáng tin cậy.

- Hội thảo khoa học, *“Tăng cường năng lực bảo trì CTĐB”* do Tổng cục ĐBVN phối hợp với Cơ quan quốc tế Nhật Bản JICA tại Việt Nam tổ chức ngày 26/9/2012 tại Hà Nội [99], đã khẳng định Việt Nam là quốc gia có tốc độ gia tăng phương tiện giao thông nhanh trong khu vực, song mạng lưới CTĐB lại đang xuống cấp và chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển KT-XH. Hội thảo khẳng định, việc xây dựng phát triển và thực hiện công tác nâng cấp, bảo trì CTĐB cần được quan tâm đặc biệt; trao đổi thông tin về công nghệ bảo trì, lập kế hoạch bảo trì....Hội thảo đề xuất phương án tăng cường năng lực bảo trì nhưng chưa đưa ra nội dung về hợp đồng bảo trì CTĐB tại VN. Do đó, nghiên cứu quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam là rất cần thiết.

- Đề án, *“Nâng cao hiệu quả và chất lượng công tác quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên hệ thống quốc lộ”*, Bộ GTVT (2003) [12], nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và bảo trì CTĐB giúp cho đảm bảo an toàn giao thông, giảm các chỉ tiêu về thời gian hành trình, nhiên liệu và hao mòn, đảm bảo và tăng tuổi thọ công trình, góp phần giảm chi phí xây dựng cũng như chi phí quản lý khai thác và bảo trì. Đề án đã mở ra hướng nghiên cứu về việc nâng cao hiệu quả công tác quản lý và bảo trì CTĐB mà chưa đề cập đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Hội thảo quốc tế, *“Chất lượng mặt đường bê tông nhựa nóng – Kinh nghiệm quản lý và công nghệ của Nhật Bản”*, do Trường đại học Kyoto-Nhật Bản phối hợp với Trường đại học GTVT Hà Nội tổ chức ngày 23/9/2015 [101], đã khẳng định tại Việt Nam, ngoài mặt đường nhựa và bê tông nhựa (BTN) chặt truyền thống còn có công nghệ xây dựng và bảo trì các loại mặt đường BTN cấp cao. Do hiện tượng hằn lún vệt bánh xe trên mặt đường BTN đã xảy ra cục bộ tại một số dự án XDCT giao thông, gây ảnh hưởng tới khả năng khai thác và nguy cơ tiềm ẩn mất ATGT. Hội thảo còn nghiên cứu nguyên nhân dẫn đến hằn lún mặt đường BTN làm cơ sở quan trọng cho nghiên cứu quản lý khai thác và bảo trì CTĐB nếu như giải đáp được câu hỏi này; song cần nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB để có những giải pháp hiệu quả trong hoạt động quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Hội thảo khoa học quốc tế, *“Giải pháp Microsurfacing - giải pháp trong bảo trì những tuyến đường bộ có lưu lượng giao thông lớn tại Việt Nam”* do Tổng cục ĐBVN phối hợp với Tập đoàn IL&FS, Elsamex (Tây Ban Nha) tổ chức ngày 21/01/2012 tại Hà Nội [100], đã giới thiệu chi tiết những ưu điểm vượt trội của công nghệ

Microsurfacing trong các hoạt động bảo trì những tuyến đường bộ có lưu lượng giao thông lớn, có môi trường khí hậu đa dạng như ở Việt Nam như: có thể thi công vào cả ban đêm, thi công được trên những mặt đường có chiều dày lớn, áp dụng được cho nhiều loại đường; giúp mặt đường có độ nhám cao hơn, độ đàn hồi lớn hơn và ít biến dạng; thân thiện với môi trường.....Những hiệu quả về áp dụng công nghệ Microsurfacing tại hội thảo chính là một gợi ý rất cần thiết cho những nghiên cứu mới về việc nâng cao hiệu quả công tác quản lý khai thác và bảo trì CTĐB. Hội thảo nêu ra những hiệu quả của việc áp dụng công nghệ mới, cung cấp tài liệu cần thiết để nghiên cứu những nội dung liên quan đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Bài báo, “*Các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng công trình và chi phí bảo trì CTĐB*”, của Ths Hoàng Ngọc Sơn, đăng trên tạp chí Tài chính kỳ 2 tháng 05/2016 [75], đã phân tích vai trò quan trọng của công tác quản lý khai thác và bảo trì CTĐB; đồng thời phân tích những yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng và làm tăng chi phí bảo trì CTĐB như: quá tải trọng, chất lượng thi công không đảm bảo, tiêu chuẩn thiết kế không phù hợp... Bài báo góp phần gợi mở hướng nghiên cứu nhằm nâng cao hiệu quả công tác quản lý khai thác và bảo trì CTĐB, giải quyết những tồn tại trong quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB và kiểm soát các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng bảo trì.

1.2.4 Nghiên cứu ứng dụng các loại hợp đồng trong hoạt động quản lý khai thác và bảo trì công trình đường bộ

- Luận án tiến sĩ kỹ thuật “*Nghiên cứu xác định thành phần vật liệu hợp lý lớp bê tông nhựa tạo nhám mặt đường cấp cao ở Việt Nam*”, Nguyễn Phước Minh (2013) [62], đã nghiên cứu tổng quan tình hình sử dụng vật liệu lớp BTN tạo nhám của các nước trên thế giới và tại Việt Nam, đề cập một số giải pháp nâng cao chất lượng khai thác lớp BTN tạo nhám; trong đó đã nghiên cứu xác định quan hệ của các chỉ tiêu khai thác. Đã đề xuất các giải pháp nâng cao chất lượng khai thác lớp BTN tạo nhám trên tất cả các khâu: vật liệu, sản xuất vật liệu tại trạm trộn, công nghệ thi công, công tác kiểm tra giám sát, nghiệm thu chất lượng và công tác quản lý khai thác lớp BTN tạo nhám mặt đường cấp cao. Luận án là một tài liệu tham khảo để nghiên cứu về quản lý khai thác CTĐB, đặc biệt là nghiên cứu quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Luận án tiến sĩ “*Nghiên cứu phân bổ rủi ro trong hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam*”, Thân Thanh Sơn (2015)

[76], đã hệ thống hóa góp phần hoàn thiện cơ sở lý luận về rủi ro và phân bổ rủi ro trong hình thức PPP phát triển CTĐB; Đồng thời, luận án đã xác định được mức rủi ro của 51 yếu tố rủi ro trong các dự án phát triển CTĐB trong hình thức PPP ở Việt Nam, từ đó giúp Nhà nước và tư nhân tham gia trong hình thức hợp tác này nhận thức được mức độ ảnh hưởng của các yếu tố rủi ro đến kết quả của dự án. Luận án đã đưa ra một số đề xuất kiểm soát yếu tố rủi ro cơ bản nhằm phát triển CTĐB ở Việt Nam và là một tài liệu tham khảo cho những nghiên cứu sau này về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Luận án tiến sĩ, *“Hình thức hợp tác công – tư để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam”*, Huỳnh Thị Thúy Giang (2012) [47], đã nghiên cứu các bằng chứng thực nghiệm về hình thức hợp tác công – tư trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Nhận diện những cơ hội của PPP từ thực trạng đầu tư tư nhân trong lĩnh vực xây dựng CTĐB Việt Nam và đo lường mức độ sẵn lòng đầu tư theo hình thức PPP của khu vực tư nhân trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại Việt Nam.

Luận án cung cấp một tài liệu khoa học cho việc nghiên cứu hình thức hợp tác công – tư PPP cho những nghiên cứu sau này về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Luận án tiến sĩ kinh tế, *“Nghiên cứu công tác quản lý khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hà Nội”*, Trần Trung Kiên (2019) [68], đã nghiên cứu công tác quản lý khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hà Nội, chỉ ra những thành công, hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong công tác quản lý khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thành phố Hà Nội. Luận án đề xuất 06 nhóm giải pháp nhằm góp phần hoàn thiện và nâng cao hiệu quả công tác quản lý khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn Hà Nội, trong đó có việc áp dụng hợp đồng PBC. Luận án cung cấp những thông tin cần thiết về một số giải pháp trong bảo trì CTĐB thành phố Hà Nội nhưng chưa đề cập đến nội dung về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB nên cần thiết phải tiếp tục nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Luận văn thạc sĩ *“Nghiên cứu về Hợp đồng trên cơ sở chất lượng thực hiện cho công tác bảo dưỡng sửa chữa đường bộ và đề xuất giải pháp để áp dụng tại Việt Nam”*, Hoàng Ngọc Lân (2009) [59], đã nghiên cứu những đặc điểm chính của hợp đồng và Quản lý hợp đồng trên cơ sở chất lượng thực hiện áp dụng cho bảo dưỡng đường bộ. Đồng thời, đưa ra những thuận lợi và khó khăn, thuận lợi chính khi áp dụng

hợp đồng này tại Việt Nam hiện nay. Từ đó, luận văn cũng đề xuất một số giải pháp nâng cao khả năng áp dụng thành công hợp đồng PBC cho công tác bảo dưỡng đường bộ của Việt Nam. Đồng thời, đây là một tài liệu mới và cung cấp nhiều thông tin cần thiết cho việc nghiên cứu hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Luận văn thạc sĩ “*Đánh giá áp dụng thí điểm hợp đồng PBC trong công tác bảo trì CTĐB tại Việt Nam*”, Trần Minh Giáp (2011) [48], đã nghiên cứu tổng quan về hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB, từ đó nghiên cứu tình hình và đánh giá kết quả thực hiện, thuận lợi và khó khăn của các gói thầu áp dụng thí điểm hợp đồng bảo trì PBC. Qua những nghiên cứu và phân tích, luận văn đã đề xuất một số giải pháp để nâng cao hiệu quả thực hiện hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB tại Việt Nam. Luận văn là tài liệu có thể tham khảo để hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam.

- Luận văn thạc sĩ, “*Nghiên cứu đề xuất áp dụng đấu thầu trong bảo trì CTĐB và thực hiện bảo trì CTĐB dưới hợp đồng PBC*”, Hoàng Ngọc Tùng (2012) [102], đã nghiên cứu lý luận chung về quản lý, bảo trì CTĐB và hợp đồng bảo trì PBC. Luận văn cũng nghiên cứu và đánh giá thực tế các hợp đồng PBC được áp dụng thử nghiệm tại Việt Nam, xây dựng các tiêu chí đánh giá năng lực nhà thầu và yêu cầu mức độ phục vụ, tiêu chuẩn đánh giá chất lượng các hợp đồng thử nghiệm. Qua đó, luận văn đề xuất một số biện pháp cần thiết để áp dụng đấu thầu trong bảo trì hợp đồng PBC. Luận văn là một trong những tài liệu giúp cho việc nghiên cứu chuyên sâu việc áp dụng hình thức PBC trong hoạt động quản lý khai thác và bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- Bài viết “*Hợp tác công tư trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông*”, PGS.TS Nguyễn Hồng Thái đăng trên Tạp chí GTVT năm 2010 [85], đã phân tích sự cần thiết và lợi ích cũng như trách nhiệm Nhà nước nhằm nâng cao khả năng hợp tác giữa Nhà nước và tư nhân trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông tại Việt Nam. Để tiến hành các dự án hợp tác giữa nhà nước và tư nhân (PPP), Chính phủ và các công ty tư nhân tiến hành thỏa thuận hợp đồng dài hạn cho việc cung cấp tài chính, thiết kế, thực hiện và khai thác dự án, sử dụng tối đa vai trò của công ty tư nhân ở các nước đang phát triển. Hợp tác giữa công ty tư nhân và một tổ chức hợp tác phát triển đem lại cho hai bên cơ hội đạt được mục đích nhanh hơn, hiệu quả hơn với chi phí thấp hơn.

Qua đó nhận thấy rằng, nội dung bài viết là một trong những tài liệu đáng tin cậy giúp cho việc nghiên cứu chuyên sâu về hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Hội thảo khoa học “*Về hợp đồng dựa trên hiệu quả hoạt động và hợp tác công-tư (PPP) trong quản lý và bảo trì CTĐB*” Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Bộ GTVT phối hợp tổ chức ngày 15/6/2011 tại Hà Nội [25], trình bày mô hình PPP đang được triển khai thực hiện thí điểm tại Việt Nam, nhiều nội dung cần phải nghiên cứu, bổ sung và hoàn thiện. Việc nhân rộng mô hình này sẽ tạo ra một kênh huy động vốn quan trọng góp phần cải thiện nhanh chóng hệ thống kết cấu hạ tầng của Việt Nam.

Hội thảo đã đưa ra những nội dung cần thiết cho việc nghiên cứu hợp đồng PPP trong quá trình hoàn thiện hình thức bảo trì CTĐB trong thời gian tới; bên cạnh đó còn những hợp đồng bảo trì khác đang thực hiện ở nước ta mà hội thảo chưa bàn tới. Vì vậy, các hợp đồng bảo trì CTĐB cần được nghiên cứu đầy đủ và toàn diện hơn.

- Bài viết “*Hợp đồng PBC kén nhà thầu có năng lực*” của Tác giả Phương Anh (2011), đăng trên trang mạng <http://www.vaidiakythuat.com> [1] đề cập đến năng lực Nhà thầu có thể thực hiện được hợp đồng PBC, đồng thời nêu lên thách thức và cơ hội cho các Nhà thầu. Bài báo cũng khẳng định, trong điều kiện hiện nay, việc áp dụng và thực hiện hợp đồng PBC không thể thực hiện nước rút mà là cuộc chạy marathon trong nhiều năm. Như vậy, hình thức PBC đã được áp dụng thí điểm và muốn áp dụng rộng rãi trong điều kiện Việt Nam thì cần có những nghiên cứu đầy đủ và cụ thể hơn rất nhiều để hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại nước ta.

- Bài viết “*Hợp đồng PBC: Bước khởi đầu nhiều thách thức*” của tác giả Phương Anh (2012) đăng trên báo GTVT [2] nêu rằng việc thực hiện hợp đồng PBC đòi hỏi phải thay đổi cơ bản về cách nghĩ, cách làm trong hoạt động bảo trì CTĐB và đây là việc không dễ dàng. Bài báo đã chỉ ra những thách thức khi áp dụng hợp đồng PBC nhưng chưa có nghiên cứu đầy đủ về tình hình thực hiện, những đặc thù cơ bản của hợp đồng PBC để có những phương hướng áp dụng rộng rãi trong điều kiện Việt Nam.

- Đối thoại cao cấp quốc tế lần thứ nhất, “*Thúc đẩy các dự án đối tác công – tư (PPP)*”, do Bộ Kế hoạch và đầu tư và Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản tổ chức ngày 21/3/2013 tại Hà Nội [26], đã thảo luận việc thúc đẩy các dự án đối tác công – tư (PPP) và các chương trình dự án tương tự khác mà Chính phủ Việt Nam cho phép các Nhà đầu tư tư nhân tham gia xây dựng, vận hành và bảo trì, các dự án liên quan theo hợp đồng nhượng quyền cụ thể hoặc hình thức tương tự trong dài hạn. Hợp đồng PPP là một trong những hợp đồng đang được triển khai trong hoạt động vận hành và bảo trì

CTĐB ở nước ta, vì thế cần phải có đề tài nghiên cứu đầy đủ và toàn diện về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB trong thời gian tới để đạt được hiệu quả tối ưu.

- Hội thảo khoa học "*Hội thảo về Hợp đồng dựa trên hiệu quả hoạt động (PBC) và hợp tác công – tư (PPP)*" do WB phối hợp với Bộ GTVT và Tổng cục đường bộ Việt Nam (ĐBVN) tổ chức trong hai ngày 14 và 15/6/2014 tại Hà Nội [64]. Tham dự Hội thảo có WB tại Việt Nam, Bộ Kế hoạch đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ GTVT, Tổng cục ĐBVN và các diễn giả đến từ Bộ GTVT và Bộ KHĐT của Peru và Braxil. Hội thảo đã tập trung thảo luận về các vấn đề khung chính sách và thể chế PBC/PPP, quản lý tài chính, các nguyên tắc, quy định hợp đồng và các chiến lược hoạt động trong lĩnh vực bảo trì CTĐB. Hội thảo cung cấp nguồn tài liệu cho việc nghiên cứu chính sách, những nguyên tắc cần thiết trong quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam.

- Bài báo "*Đề xuất tiêu chí xác định năng lực thông hành thực tế của tuyến đường đang khai thác để lựa chọn hình thức đầu tư bảo trì PPP ở Việt Nam*", ThS Phạm Văn Toàn, đăng trên Tạp chí GTVT số 08/2016 [92], đã đề xuất công thức tính toán năng lực thông hành thực tế của tuyến đường đang khai thác và cách lựa chọn tuyến đường đang khai thác để đưa vào bảo trì theo hình thức đầu tư bảo trì PPP bằng cách so sánh năng lực thông hành thực tế với hiện trạng mặt đường (về vận tốc khai thác, hệ số bám, lưu lượng xe). Bài báo đã cung cấp số liệu đáng tin cậy để các nghiên cứu sau này tham khảo khi nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam.

1.3 Một số nhận xét và khoảng trống cần nghiên cứu

1.3.1 Một số nhận xét rút ra từ tổng quan các công trình có liên quan

Hoạt động bảo trì CTĐB nói chung và hợp đồng bảo trì CTĐB nói riêng là một trong những chủ đề quan trọng đã được nhiều đề tài, nhiều công trình quan tâm nghiên cứu ở những khía cạnh cụ thể. Các nghiên cứu trên đã góp phần quan trọng và có giá trị trong việc nghiên cứu quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB. Các nghiên cứu đã tập trung vào những khía cạnh có liên quan đến bảo trì CTĐB bao gồm các nội dung chính sau:

- *Thứ nhất*, nghiên cứu khái quát các vấn đề liên quan đến công tác quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ; những rủi ro trong quản lý khai thác và bảo trì CTĐB, biện pháp huy động nguồn vốn cho hoạt động bảo trì.....

- *Thứ hai*, nghiên cứu về các phương thức thực hiện quản lý khai thác và bảo trì CTĐB, chỉ ra những thành tựu cũng như thiếu sót trong đấu thầu xây dựng, trong quản

lý chất lượng theo các giai đoạn của quá trình đầu tư XDCT, trong đó giai đoạn kết thúc xây dựng còn một số vấn đề chưa được nghiên cứu đầy đủ như quy trình bảo trì công trình; vấn đề xã hội hóa đối với công tác bảo trì CTĐB, vấn đề đổi mới hình thức hợp đồng bảo trì CTĐB theo hướng áp dụng hình thức hợp đồng PBC...

- *Thứ ba*, nghiên cứu về hiệu quả khai thác và bảo trì, các hợp đồng bảo trì, công nghệ bảo trì CTĐB, lập kế hoạch bảo trì, các yếu tố làm tăng chi phí bảo trì CTĐB.

- *Thứ tư*, nghiên cứu bước đầu về ứng dụng các loại hợp đồng áp dụng cho công tác bảo trì CTĐB; đánh giá áp dụng thí điểm hợp đồng PBC trong công tác bảo trì CTĐB ở Việt Nam...

1.3.2 Khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu

Tổng quan các công trình nghiên cứu trên cũng cho thấy những khoảng trống trong nghiên cứu về bảo trì và hợp đồng bảo trì CTĐB cần tiếp tục nghiên cứu, đó là:

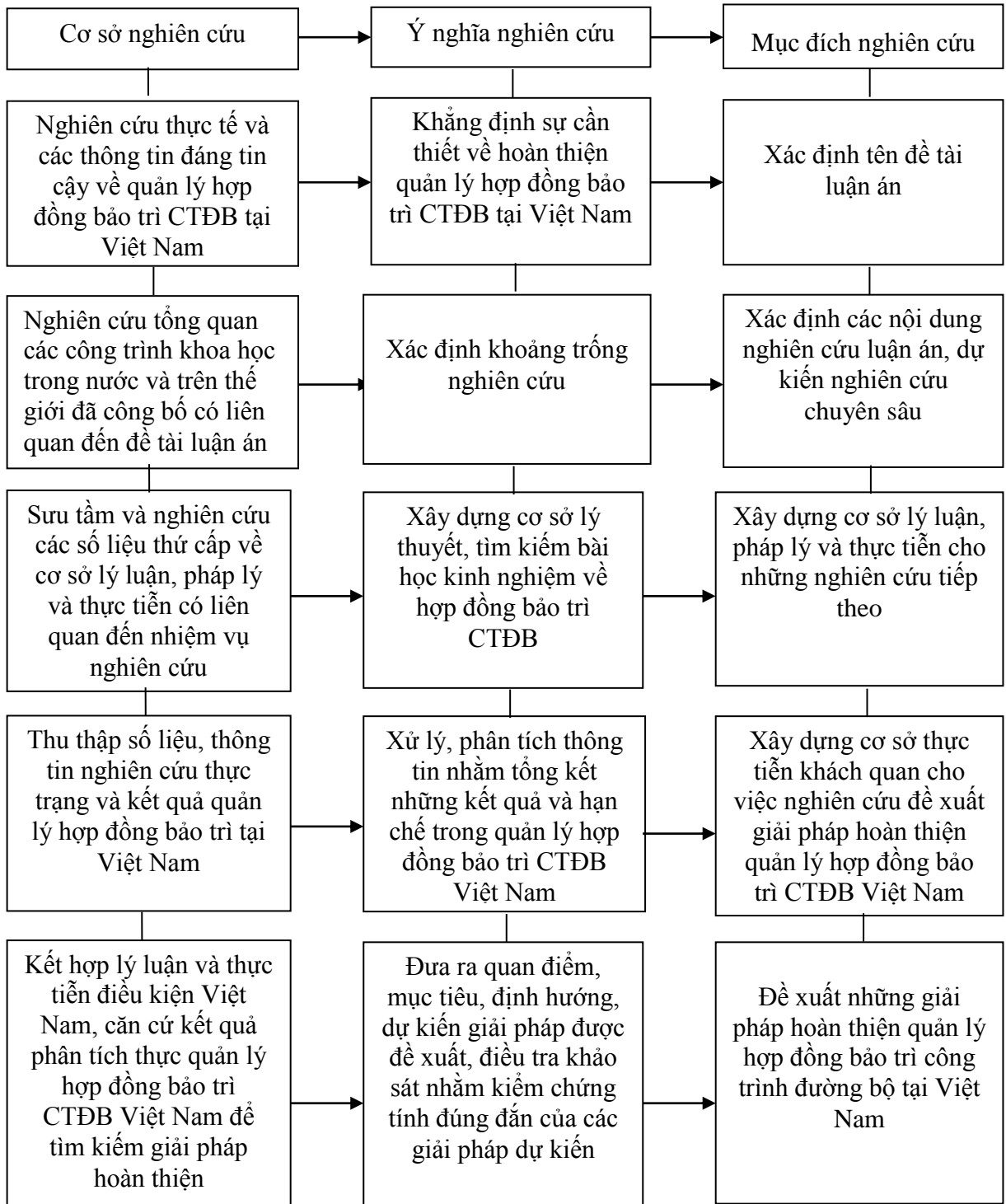
- *Thứ nhất*, còn thiếu một nghiên cứu lý luận có hệ thống về hợp đồng bảo trì CTĐB phù hợp với điều kiện cụ thể của Việt Nam.

- *Thứ hai*, chưa có một đánh giá toàn diện bằng một phương pháp khoa học việc thực hiện hoạt động bảo trì và công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB ở Việt Nam.

- *Thứ ba*, nghiên cứu về công cụ và phương pháp quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB còn hạn chế.

1.4 Khung nghiên cứu của luận án

Căn cứ vào kết quả tổng quan, những nghiên cứu trên đây về hoạt động bảo trì và hợp đồng bảo trì CTĐB, có thể thấy công tác quan trọng đó là quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB chưa được nghiên cứu đầy đủ và cụ thể. Hợp đồng bảo trì CTĐB là một công cụ để quản lý kinh tế mà các bên tham gia vào hoạt động bảo trì CTĐB phải tuân thủ, là văn bản có tính chất pháp lý cao nhất đảm bảo kết quả, chất lượng thực hiện hoạt động bảo trì đường bộ. Thông qua công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB sẽ quyết định kết quả việc điều hành, kiểm soát chất lượng và chi phí bảo trì đạt được mục đích đầu tư hay không?. Do đó, nghiên cứu sinh xác định mục tiêu nghiên cứu về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB và xây dựng khung nghiên cứu trình bày ở hình 1.1 nhằm thực hiện mục tiêu nghiên cứu đề ra.



Hình 1.1 - Khung nghiên cứu của luận án

Các nội dung của khung nghiên cứu được cụ thể hóa trong các chương của Luận án. Công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB được thực hiện dưới sự tác động của hệ thống văn bản pháp luật và các quy định, quy trình cụ thể của từng hợp đồng khác nhau. Nghiên cứu sinh sẽ phân tích từng nội dung, từng nhân tố ảnh hưởng đến công

tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, đưa ra các tiêu chí đánh giá và các yêu cầu cần thiết để hoàn thiện quản lý hợp đồng theo các nội dung tiếp cận cụ thể sau đây:

- *Thứ nhất*: Nghiên cứu vai trò của quản lý Nhà nước, hệ thống văn bản pháp quy đối với quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam do Nhà nước quản lý.
- *Thứ hai*: Nghiên cứu, nhấn mạnh nội dung, cách thức quản lý và các nhân tố ảnh hưởng đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.
- *Thứ ba*: Đánh giá công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB trong điều kiện cụ thể của Việt Nam trong một giai đoạn nhất định, lý giải thực trạng và đề xuất giải pháp phù hợp với thực tiễn, nhu cầu cụ thể của công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

Kết luận chương 1

Kết quả tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án trong và ngoài nước cho thấy việc nghiên cứu hợp đồng bảo trì CTĐB cần được thực hiện một cách đầy đủ và chi tiết, đặc biệt là đối với các hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam trên hệ thống quốc lộ do Nhà nước quản lý. Kết quả nghiên cứu tổng quan cũng cho thấy vai trò quan trọng của quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB trong việc nâng cao chất lượng các tuyến đường, đảm bảo ATGT cho người và phương tiện trong quá trình lưu thông trên đường, kéo dài tuổi thọ các tuyến đường và sử dụng tiết kiệm, hiệu quả nguồn kinh phí bảo trì CTĐB.

Kết quả tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án đã chỉ ra những khoảng trống nghiên cứu hợp đồng bảo trì CTĐB, qua đó đã xây dựng được khung nghiên cứu và sử dụng các phương pháp nghiên cứu thích hợp để thực hiện mục đích nghiên cứu của đề tài (như phương pháp chuyên gia; phương pháp điều tra bằng bảng câu hỏi; phương pháp thống kê toán học...). Dựa trên những căn cứ khoa học và thực tiễn, kết hợp sử dụng những phương pháp nghiên cứu trên sẽ giúp NCS hoàn thành các nhiệm vụ nghiên cứu của luận án về nghiên cứu quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ VÀ QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ

2.1 Công trình đường bộ và bảo trì công trình đường bộ

2.1.1 Công trình đường bộ

2.1.1.1 Khái niệm

Công trình đường bộ gồm đường bộ, nơi dừng xe, đỗ xe trên đường bộ, đèn tín hiệu, biển báo hiệu, vạch kẻ đường, cọc tiêu, rào chắn, đảo giao thông, dải phân cách, cột cây số, tường, kè, hệ thống thoát nước, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí và các công trình, thiết bị phụ trợ CTĐB khác. Trong đó đường bộ bao gồm đường; cầu đường bộ; hầm đường bộ và bên phà đường bộ [30].

2.1.1.2 Phân loại công trình đường bộ

Mỗi quốc gia đều có hệ thống GTVT với nhiều hình thức vận tải khác nhau như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không, đường ống.....

Mỗi loại hình thức vận tải lại được vận hành nhờ một hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật và các phương tiện vận tải. Đường bộ là hình thức vận tải phổ biến nhất ở tất cả các nước. Nó được hình thành nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển của nền kinh tế.

Phân loại công trình đường bộ có ý nghĩa lớn và quan hệ chặt chẽ với việc khai thác và bảo trì công trình đường bộ. Theo Luật số 23/2008/QH12, mạng lưới CTĐB được chia thành sáu hệ thống như sau:

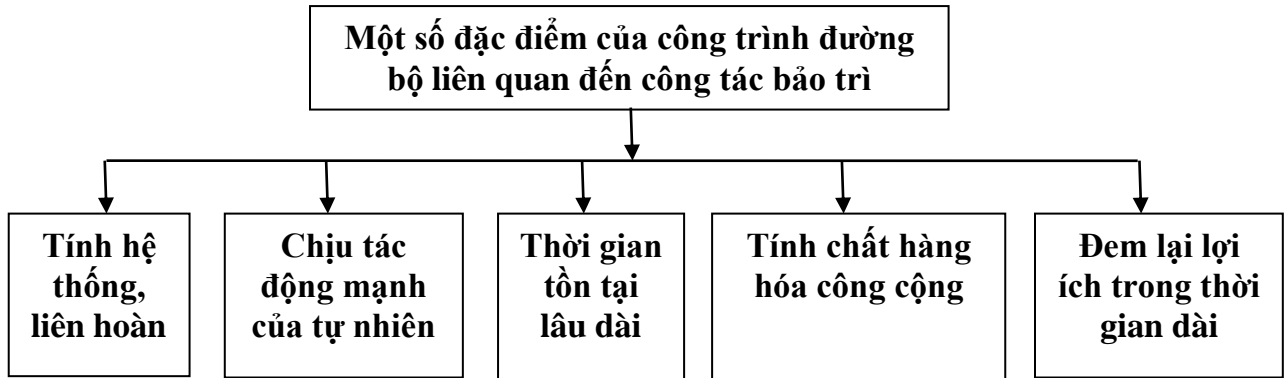
Bảng 2.1 - Phân loại công trình đường bộ theo Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12

Phân loại	Khái niệm	Thẩm quyền phân loại và điều chỉnh
Quốc lộ	Là các đường trục chính của mạng lưới CTĐB toàn quốc, có tác dụng đặc biệt quan trọng phục vụ lợi ích kinh tế, chính trị, văn hóa xã hội, an ninh quốc phòng, bao gồm: đường nối liền thủ đô Hà Nội với trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường nối liền trung tâm hành chính cấp tỉnh từ ba địa phương trở lên; đường nối	Bộ GTVT

Phân loại	Khái niệm	Thẩm quyền phân loại và điều chỉnh
	liên từ cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế đến các cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính trên đường bộ; đường có vị trí đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển KT-XH của vùng, khu vực	
Đường tỉnh	Là các tuyến đường trong địa bàn một tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương bao gồm: các đường nối từ thành phố và trung tâm hành chính của tỉnh tới trung tâm hành chính của huyện và các đường trục nối trung tâm hành chính của tỉnh tới trung tâm hành chính của tỉnh lân cận	Ủy ban nhân dân (UBND) tỉnh quyết định sau khi thỏa thuận với Bộ GTVT
Đường huyện	Là đường nối trung tâm hành chính huyện với trung tâm hành chính xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính của huyện lân cận; là đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển KT- XH của huyện	UBND huyện quyết định sau khi được UBND tỉnh đồng ý
Đường xã	Là đường nối trung tâm hành chính của xã với các thôn, làng, ấp, bản và đơn vị tương đương hoặc đường nối với các xã lân cận; là đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển KT- XH của xã	UBND huyện quyết định sau khi được UBND tỉnh đồng ý
Đường đô thị	Là đường trong phạm vi địa giới hành chính nội thành, nội thị	UBND tỉnh quyết định sau khi thỏa thuận với Bộ GTVT và Bộ XD
Đường chuyên dùng	Là đường chuyên phục vụ cho việc vận chuyển, đi lại của một hoặc một số cơ quan, tổ chức, cá nhân	Do tổ chức, cá nhân có đường chuyên dùng quyết định sau khi có văn bản chấp thuận của Bộ GTVT (đối với đường đầu nối vào quốc lộ), UBND tỉnh (đối với đường đầu nối vào đường tỉnh, đường huyện) và UBND huyện (đối với đường đầu nối vào đường xã)

2.1.1.3 Một số đặc điểm của công trình đường bộ ảnh hưởng đến công tác bảo trì

Một số đặc điểm của CTĐB ảnh hưởng lớn đến công tác bảo trì thể hiện như sau:



Hình 2.1 - Một số đặc điểm của CTĐB liên quan đến công tác bảo trì

- **Công trình đường bộ có tính hệ thống, liên hoàn:** Tính kết nối liên hoàn, thông suốt từ quốc lộ, tỉnh lộ, đường đô thị với đường giao thông nông thôn được xem là một yếu tố đầu vào cơ bản để kích thích phát triển KT-XH. Sự trục trặc về hạ tầng ở một khâu, mắt xích nào đó có thể gây ra ách tắc toàn bộ hệ thống sản xuất, ảnh hưởng đến nhiều tác nhân tham gia. Do đó, trong đầu tư xây dựng CTĐB phải tính đến yếu tố đồng bộ, toàn diện, cân đối giữa đầu tư xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp với sửa chữa, bảo dưỡng. Hoạt động bảo trì và thực hiện hiệu quả các hợp đồng bảo trì CTĐB luôn phải đảm bảo tính thường xuyên và liên tục.

- **Công trình đường bộ là tài sản cố định chịu sự tác động mạnh của tự nhiên** nên trong quá trình sử dụng, theo thời gian, có hiện tượng hao mòn hữu hình và vô hình dẫn đến hỏng hóc không sử dụng được. Sau khi xây dựng xong, CTĐB được đưa vào khai thác sử dụng, các yếu tố khí hậu thường xuyên tác dụng lên công trình làm cho chất lượng đường không ổn định theo các mùa trong năm, tạo điều kiện cho việc phát sinh các hiện tượng biến dạng, hư hỏng. Do đó, phải thực hiện công tác bảo trì nhằm đảm bảo cho các CTĐB hoạt động an toàn và thông suốt.

- **Công trình đường bộ có thời gian tồn tại lâu dài** nên việc sửa chữa, bảo dưỡng là yêu cầu tất yếu. Trong quá trình sử dụng, nếu công tác bảo trì không được coi trọng sẽ phải trả giá bằng những chi phí lớn hơn rất nhiều vì phải sửa chữa lớn hoặc xây dựng lại. Vì vậy, công tác bảo trì CTĐB phải tiến hành kịp thời, đúng quy trình để hạn chế những tổn thất, kéo dài tuổi thọ, bảo toàn vốn đầu tư xây dựng.

- **Công trình đường bộ là những công trình mang tính chất hàng hóa công cộng:** Hàng hóa công cộng được đặc trưng bởi hai thuộc tính cơ bản: (i) không có tính cạnh tranh và (ii) không thể loại trừ. Không có tính cạnh tranh nghĩa là: nếu một người tiêu dùng hàng hóa đó thì một người khác cũng có thể tiêu dùng nó cùng lúc mà không làm tăng thêm chi phí để cung cấp, cũng không làm thay đổi mức độ thỏa mãn của người thứ nhất. *Không thể loại trừ* có nghĩa là nếu người thứ nhất đang tiêu dùng hàng hóa thì cũng không ngăn cản được người thứ hai tiêu dùng nó, hoặc là rất tốn kém nếu muốn loại trừ người tiêu dùng đó.

- **Công trình đường bộ đem lại những lợi ích trong thời gian dài,** không chỉ người dân đang sống ở địa phương được hưởng lợi, mà các thế hệ sau này cũng vẫn được hưởng những lợi ích đó. Đặc điểm này có vai trò ảnh hưởng rất lớn đến công tác bảo trì CTĐB nhằm phát huy hiệu quả nguồn vốn đầu tư cho công trình.

Qua phân tích các nội dung cơ bản của CTĐB sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho công tác nghiên cứu về bảo trì CTĐB và hợp đồng bảo trì CTĐB đạt hiệu quả cao.

2.1.2 Lý luận về bảo trì công trình đường bộ

2.1.2.1 Ý nghĩa và tầm quan trọng của bảo trì công trình đường bộ

Ý nghĩa của bảo trì CTĐB là để duy trì sự làm việc bình thường theo đúng thiết kế và kéo dài tuổi thọ công trình, đồng thời góp phần giảm chi phí sửa chữa công trình.

Tầm quan trọng của bảo trì CTĐB thể hiện ở chỗ khi các tuyến đường, cây cầu... tiếp tục được duy trì đúng cách để đảm bảo rằng chúng hoạt động hiệu quả nhất có thể. Sự suy giảm chất lượng của các CTĐB do thiếu bảo trì có thể dẫn đến gánh nặng tài chính, gây ra các vấn đề về mặt pháp lý ... Tìm hiểu các vấn đề của CTĐB và hiểu biết được về vật liệu, kết cấu và các vấn đề khác của nó là một việc quan trọng để giúp đưa ra được các biện pháp duy trì chất lượng CTĐB và các chức năng làm việc hiệu quả.

Bảo trì CTĐB trở thành một đòi hỏi khách quan cấp thiết, một nhiệm vụ bắt buộc, giúp cho khai thác CTĐB được tiến hành chất lượng và hiệu quả. Một số đặc trưng cơ bản của CTĐB có liên quan trực tiếp tới công tác bảo trì thường được nghiên cứu rất cụ thể, đó là tuổi thọ công trình, hao mòn vô hình và hữu hình của công trình.

Các CTĐB khi chịu sự tác động của các loại tải trọng, sự phá hoại của các yếu tố thiên nhiên đều bị suy giảm chất lượng, tuổi thọ. Để đảm bảo thời gian vận hành, khai thác tối ưu công năng phục vụ thì đòi hỏi phải thực hiện tốt hoạt động quản lý khai

thác và bảo trì, trong đó công tác bảo trì là một công tác có vai trò quan trọng và đem lại rất nhiều *lợi ích*, có thể kể đến như sau:

- *Thứ nhất*, bảo đảm sự vận hành an toàn của công trình do việc phát hiện sớm được các dấu hiệu của sự cố do sự hư hỏng của một chi tiết nào đó.

- *Thứ hai*, tăng cường hiệu quả vận hành vì các tham số liên quan tới vận hành thường xuyên được tham chiếu và phân tích ảnh hưởng đồng thời có biện pháp khắc phục, loại bỏ các chi tiết nhờ đó loại bỏ được các sự cố không đáng có.

- *Thứ ba*, thực hiện công tác bảo trì là đã góp phần quan trọng thực hiện chiến lược bảo tồn bất động sản; tạo ra loại hình dịch vụ mới có tính chuyên nghiệp cao, tính chuyên môn hoá cao [37].

Bảo trì CTĐB là một nhu cầu bắt buộc, khách quan trong quá trình quản lý khai thác công trình và gắn liền với quy luật hư hỏng của công trình. Do đó, công tác bảo trì cần được chú trọng và triển khai thực hiện có hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng phục vụ và kéo dài tuổi thọ công trình.

2.1.2.2 Khái niệm bảo trì công trình đường bộ

Bảo trì CTĐB là tập hợp các công việc nhằm đảm bảo và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của CTĐB theo quy định trong suốt quá trình khai thác, sử dụng.

Bảo trì CTĐB là tập hợp các công việc nhằm bảo đảm và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của CTĐB theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác, sử dụng. Nội dung bảo trì CTĐB có thể bao gồm một, một số hoặc toàn bộ các công việc sau: kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng, bảo dưỡng và sửa chữa công trình nhưng không bao gồm các hoạt động làm thay đổi công năng, quy mô CTĐB. [21]

Chủ quản lý sử dụng công trình có trách nhiệm và nghĩa vụ bảo trì công trình theo quy định của đơn vị thiết kế được ghi trong thuyết minh thiết kế kỹ thuật và quy trình bảo trì của nhà thiết kế, chế tạo đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2.1.2.3 Đặc điểm của bảo trì công trình đường bộ

Công tác bảo trì công trình đường bộ có một số đặc điểm cụ thể như sau [13]:

- Phải được thực hiện thường xuyên, liên tục nhằm bảo đảm CTĐB được khai thác an toàn, thông suốt; xử lý kịp thời các hư hỏng, phát sinh gây ùn tắc, tai nạn giao thông và phát sinh do mưa lũ, phát hiện và ngăn ngừa các hành vi xâm lấn CTĐB, xâm phạm lấn chiếm, sử dụng đất của đường bộ và hành lang đường bộ.

- Chất lượng của công tác bảo trì CTĐB phụ thuộc rất nhiều vào kết quả đầu tư XDCT. Nếu công trình thiết kế phù hợp, thi công đảm bảo chất lượng sẽ giúp cho công tác bảo trì CTĐB được xây dựng và triển khai đạt hiệu quả cao.

- Trong công tác bảo trì, việc phát hiện sớm những nguyên nhân gây hư hỏng trên công trình sẽ đem lại những lợi ích to lớn, giúp công tác bảo trì, sửa chữa và khắc phục được tiến hành sớm, việc bảo trì thực hiện đơn giản và tiết kiệm chi phí.

- Công tác bảo trì CTĐB phụ thuộc nhiều vào tác động của thiên nhiên, chịu ảnh hưởng của vấn đề biến đổi khí hậu. Nguyên nhân dẫn đến hư hỏng, làm xuống cấp chất lượng các CTĐB phải kể đến những tải trọng tác động trực tiếp của việc lưu hành các phương tiện vận tải trên các công trình.

2.1.2.4 Nội dung công tác bảo trì công trình đường bộ

Nội dung bảo trì CTĐB gồm một, một số hoặc toàn bộ các công việc gồm: Kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng, bảo dưỡng và sửa chữa CTĐB [17] [30].

a/ Kiểm tra công trình đường bộ: Là việc xem xét bằng trực quan hoặc bằng thiết bị chuyên dụng để đánh giá hiện trạng công trình nhằm phát hiện hư hỏng, dấu hiệu hư hỏng của công trình để có biện pháp xử lý kịp thời.

b/ Quan trắc công trình đường bộ: Là sự theo dõi, quan sát, đo đạc các thông số kỹ thuật của công trình theo yêu cầu của thiết kế trong quá trình sử dụng. Trong đó, có hai trường hợp cần quan trắc là các công trình bắt buộc phải quan trắc và các công trình có yêu cầu được quan trắc.

c/ Kiểm định chất lượng công trình đường bộ

- Bao gồm các hoạt động kiểm tra và xác định chất lượng hoặc đánh giá sự phù hợp chất lượng của công trình so với yêu cầu của thiết kế, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật thông qua việc xem xét hiện trạng công trình bằng trực quan kết hợp với phân tích, đánh giá các số liệu thử nghiệm công trình.

- Kiểm định chất lượng công trình phục vụ bảo trì được thực hiện như sau:

+ Kiểm định định kỳ theo quy trình bảo trì công trình được duyệt;

+ Khi phát hiện thấy chất lượng CTĐB có những hư hỏng của một số bộ phận, có biểu hiện xuống cấp về chất lượng, không đảm bảo an toàn cho khai thác, sử dụng;

+ Khi có yêu cầu đánh giá chất lượng hiện trạng của công trình phục vụ đối với những công trình đã đưa vào sử dụng nhưng chưa có quy trình bảo trì;

+ Khi cần có cơ sở để quyết định việc kéo dài thời hạn sử dụng của công trình đối với các công trình hết tuổi thọ thiết kế hoặc làm cơ sở cho việc cải tạo, nâng cấp.

d/ Bảo dưỡng thường xuyên và sửa chữa công trình đường bộ

Bảo dưỡng thường xuyên (BDTX) CTĐB là các hoạt động theo dõi, chăm sóc, sửa chữa những hư hỏng nhỏ, duy tu thiết bị lắp đặt một cách thường xuyên, định kỳ để duy trì CTĐB được khai thác, sử dụng bình thường, hạn chế phát sinh các hư hỏng.

Sửa chữa CTĐB là việc khắc phục hư hỏng của CTĐB được phát hiện trong quá trình khai thác, sử dụng nhằm đảm bảo sự làm việc bình thường, an toàn của CTĐB.

Qua bảng 2.2 sau đây, NCS xin tổng hợp những tính chất, đặc điểm của các hoạt động bảo dưỡng và sửa chữa công trình đường bộ

Bảng 2.2 - Các hoạt động bảo dưỡng, sửa chữa công trình đường bộ

Phân loại	Tính chất	Đặc điểm	Ví dụ về các hoạt động
Bảo dưỡng thường xuyên			
- Hoạt động được tiến hành thường xuyên hàng năm - Có nguồn vốn cho BDTX	Mang tính chu kỳ	Các công việc được lên kế hoạch mà nhu cầu của công việc phụ thuộc vào các ảnh hưởng của môi trường nhiều hơn là do tác động của tải trọng giao thông	Kiểm soát cây cỏ Vét rãnh dọc Thông cống
	Mang tính dự phòng	Các hoạt động sửa chữa các hư hỏng nhỏ xảy ra do phối hợp tác động của tải trọng giao thông và của các yếu tố môi trường	Vá vết nứt Sửa chữa hư hỏng mép lề
Sửa chữa định kỳ			
- Được lập kế hoạch để thực hiện vài năm một lần - Có thể có nguồn vốn cố định từ bảo trì hoặc nguồn vốn đầu tư	Mang tính dự phòng	Bổ sung một lớp mỏng trên bề mặt để đảm bảo tính gắn kết, tính cách nước của bề mặt, không tăng cường độ mặt đường	Phun nhựa/hay phun chất hồi phục nhựa cũ lên mặt đường Láng vữa nhựa
	Láng lại mặt đường	Bổ sung một lớp mỏng đảm bảo tính gắn kết và tính cách nước của bề mặt, hay tăng cường độ nhám, không tăng CĐMĐ	Láng nhựa một lớp Rải lớp phủ BTN mỏng
	Rải lớp	Bổ sung một lớp tương đối dày	Rải lớp phủ BTN

Phân loại	Tính chất	Đặc điểm	Ví dụ về các hoạt động
	phủ tăng cường	trên bề mặt để tăng tính gắn kết mặt đường và tăng CĐMĐ	chặt/ Rải tăng cường 1 lớp BT/ Rải lớp mặt cho đường cấp phối
	Rải mặt đường thay thế	Đào bỏ một phần/toàn bộ mặt đường cũ và thay bằng các lớp để duy trì và tăng cường độ, độ ổn định bề mặt của mặt đường	Tái chế mặt đường Cào bóc và rải lại Đào bỏ toàn bộ kết cấu và rải lại
Sửa chữa đột xuất			
Tần xuất thực hiện khó dự kiến. Có nguồn vốn riêng cho bảo dưỡng đột xuất/có thể sử dụng từ nguồn vốn BDTX	Mang tính đột xuất, thực hiện trong mùa mưa lũ	Các hoạt động dọn dẹp, sửa chữa các đoạn đường bị ngăn cách hay bị ách tắc do sạt lở hay do sụt, trôi do mưa lũ hay do tai nạn giao thông Thường tiến hành sau khi mưa lũ	Dọn dẹp hiện trường tai nạn Làm sạch bùn rác trên mặt đường Sửa chữa xói lở Hốt sụt

Nguồn: NCS tổng hợp

2.1.2.5 Nguồn kinh phí bảo trì công trình đường bộ

Trong quá trình khai thác sử dụng, các công trình sẽ bị xuống cấp sớm nếu không được bảo trì. Nhằm đảm bảo hoạt động bảo trì CTĐB cần có nguồn kinh phí để thực hiện. Kinh phí bảo trì công trình được hình thành từ các nguồn như: Ngân sách nhà nước (NSNN) phân bổ hàng năm; Nguồn thu phí sử dụng CTXD ngoài NSNN; Nguồn vốn của chủ quản lý khai thác CTĐB, chủ sở hữu đối với các công trình kinh doanh; Nguồn đóng góp và huy động của các tổ chức, cá nhân; Các nguồn vốn hợp pháp khác.

2.1.2.6 Tổ chức thực hiện bảo trì công trình đường bộ

Việc tổ chức thực hiện bảo trì CTĐB được thực hiện gồm các công việc như sau:

- Tổ chức điều tra khảo sát, đánh giá hiện trạng
- Xác định mức độ hư hỏng của các chi tiết, bộ phận công trình
- Xác định cấp bảo trì, lập quy trình và mức đầu tư cho từng cấp bảo trì
- Xác định nguồn tài chính để thực hiện công tác bảo trì công trình.

- Nêu rõ các chi tiết, bộ phận cần thiết phải bảo trì, điều kiện, tiêu chuẩn sử dụng, phương thức tổ chức, dự kiến tiến độ thực hiện, biện pháp an toàn cho thiết bị và con người trong quá trình thực hiện bảo trì công trình đường bộ.

- Các tài liệu phục vụ công tác bảo trì bao gồm quy trình bảo trì CTĐB, bản vẽ hoàn công, lý lịch thiết bị lắp đặt trong công trình và các hồ sơ, tài liệu cần thiết khác phục vụ cho bảo trì công trình đường bộ. [29]

Nếu xem nhẹ việc bảo dưỡng, sửa chữa CTĐB sẽ chịu những tác động tiêu cực sau:

- Tốn kém chi phí cho các tổ chức quản lý đường do nhu cầu về tài chính để sửa chữa công trình đường bộ tăng lên rất lớn. Đồng thời, tốn kém về chi phí và thời gian của người sử dụng đường khi đường bị suy giảm chất lượng.

- Không kịp thời có giải pháp thích hợp để xử lý hư hỏng, do đó dẫn đến sự suy giảm chất lượng công trình đường bộ gia tăng theo thời gian.

2.2 Lý luận về hợp đồng xây dựng và hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

2.2.1 Hợp đồng xây dựng

2.2.1.1 Khái niệm

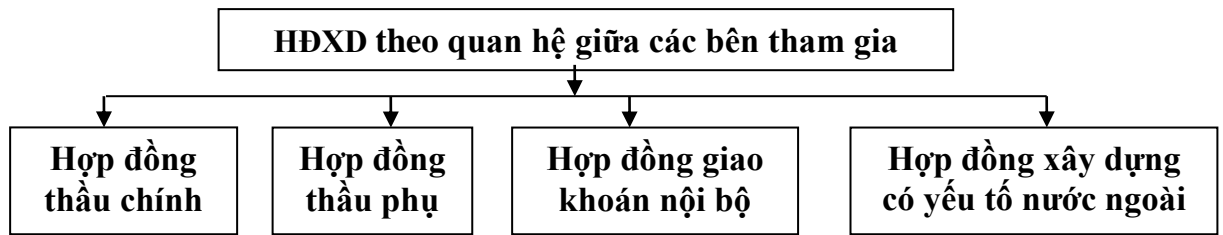
Theo Khoản 1 Điều 2 Nghị định số 37/2015/NĐ-CP do Chính phủ ban hành ngày 22/04/2015 quy định: “*Hợp đồng xây dựng (HĐXD) là hợp đồng dân sự được thỏa thuận bằng văn bản giữa bên giao thầu và bên nhận thầu để thực hiện một phần hay toàn bộ công việc trong hoạt động đầu tư xây dựng*” [35].

Quan hệ giữa các chủ thể liên quan trong hợp đồng xây dựng là mối quan hệ dân sự và được ràng buộc với nhau bằng sự thỏa thuận giữa các bên. Do đó, hợp đồng xây dựng mang tính “pháp luật tự nguyện”.

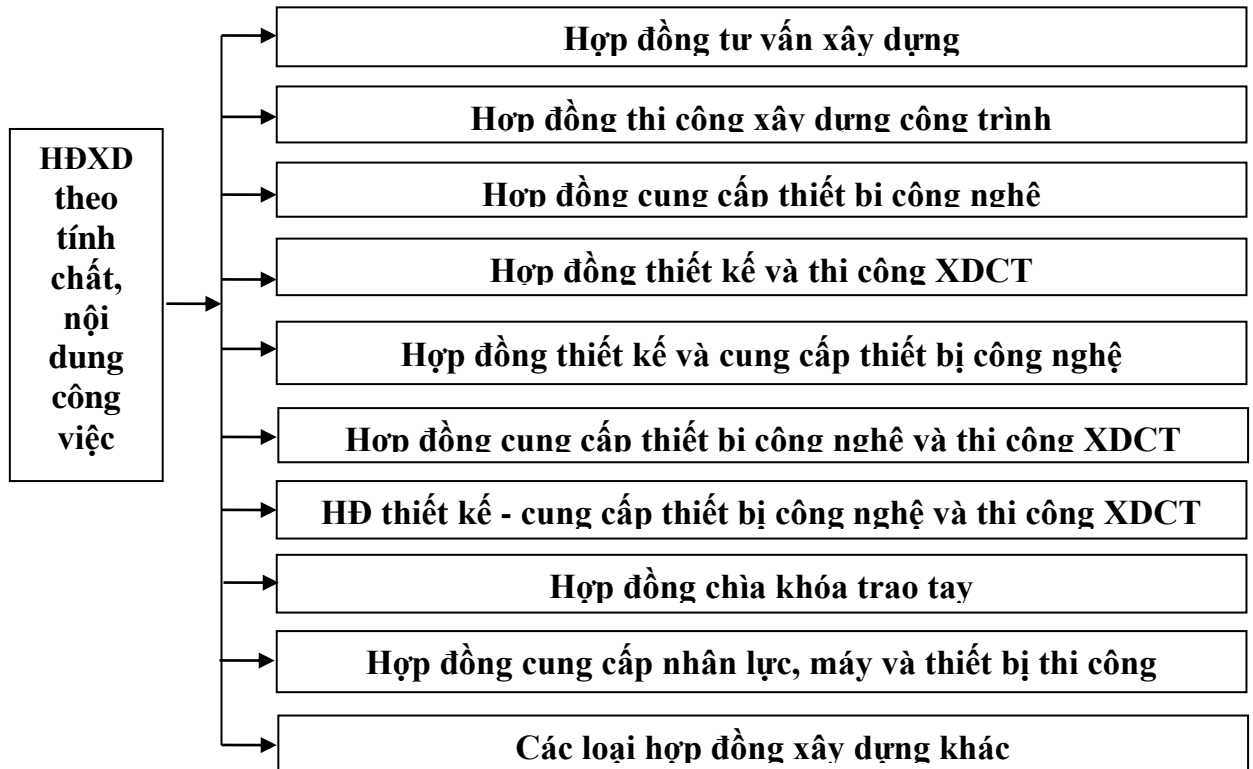
Hợp đồng xây dựng là hợp đồng dịch vụ - do đặc thù của công tác xây dựng có tính chất đơn chiếc, xây dựng tại nhiều địa điểm khác nhau, thời gian thi công kéo dài, chịu ảnh hưởng của thời tiết và là mối quan hệ tổng hợp về kinh tế - xã hội, chịu tác động của chính sách, thị trường.... HĐXD là văn bản có tính pháp lý cao, là căn cứ thực hiện giao kết giữa các bên tham gia hợp đồng.

2.2.1.2 Các loại hợp đồng xây dựng

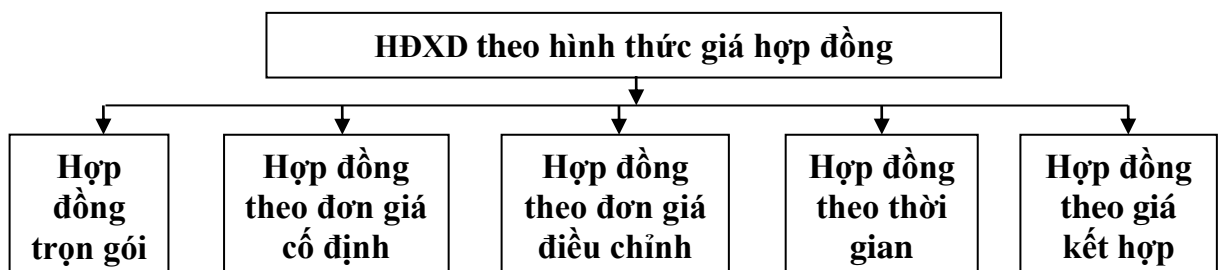
Căn cứ vào những tiêu chí khác nhau hợp đồng xây dựng được phân loại như sau:



Hình 2.2- Phân loại HDXD theo quan hệ giữa các bên tham gia [35]



Hình 2.3 - Phân loại HDXD theo tính chất, nội dung công việc [35]



Hình 2.4 - Phân loại HDXD theo hình thức giá hợp đồng [35]

2.2.1.3 Nội dung chủ yếu của hợp đồng xây dựng

Nội dung chủ yếu của HĐXD bao gồm văn bản HĐXD và các tài liệu kèm theo.

- **Văn bản HĐXD:** Thể hiện cam kết của các bên tham gia HĐXD về quyền, nghĩa vụ của mỗi bên, chế tài thực hiện các cam kết HĐXD và thể hiện như sau: (1)Thông tin về hợp đồng và các bên liên quan tham gia ký kết hợp đồng; (2)Các định nghĩa, diễn giải (của hợp đồng); (3)Luật, ngôn ngữ, loại tiền thanh toán; (4)Khối lượng, phạm vi công việc; (5)Giá hợp đồng xây dựng; (6)Điều chỉnh giá hợp đồng; (7)Tạm ứng vốn để thực hiện hợp đồng; (8)Thanh toán hợp đồng xây dựng; (9)Thời gian và tiến độ thực hiện; (10)Bảo đảm thực hiện hợp đồng; (11)Quyền, nghĩa vụ chung bên nhận thầu; của bên giao thầu; (12)Quản lý chất lượng công trình xây dựng; (13)Nghiệm thu các công việc hoàn thành; (14)Quy định về nhà thầu phụ do chủ quản lý khai thác CTĐB chỉ định; (15)Bảo hiểm, bảo hành công trình; (16) Bảo vệ môi trường, an toàn, phòng chống cháy nổ; (17)Đảm bảo điện, nước và an ninh công trường; (18)Trách nhiệm đối với sai sót; (19)Tạm dừng và chấm dứt hợp đồng; (20)Rủi ro và trách nhiệm các bên; (21)Bất khả kháng; (22)Thưởng phạt hợp đồng; (23)Giải quyết tranh chấp hợp đồng; (24) Quyết toán hợp đồng (Hồ sơ quyết toán, các quy định về trình tự, thủ tục); (25)Thanh lý hợp đồng; (26) Hiệu lực hợp đồng.

- **Các Tài liệu kèm theo hợp đồng:** Tài liệu kèm theo hợp đồng là bộ phận không thể tách rời của HĐXD và bao gồm: (1)Thông báo trúng thầu hoặc Văn bản chỉ định thầu; (2)Các điều kiện hợp đồng (gồm điều kiện riêng và điều kiện chung); (3)Đề xuất của nhà thầu; (4) Các chỉ dẫn kỹ thuật; (5)Các bản vẽ; (6) Các sửa đổi, bổ sung bằng văn bản; (7)Các bảng, biểu; (8)Các giấy bảo lãnh (nếu cần), bảo hiểm; (9)Các tài liệu khác có liên quan.

Tuỳ đặc điểm cụ thể của công việc, quy mô, tính chất của CTXD mà nội dung tài liệu kèm theo hợp đồng có thể thêm hoặc bớt một số nội dung nêu trên.

2.2.1.4 Giá hợp đồng xây dựng

Theo Khoản 1 Điều 15 Nghị định số 37/2015/NĐ-CP do Chính phủ ban hành ngày 22/04/2015 quy định “*Giá hợp đồng xây dựng là khoản kinh phí bên giao thầu cam kết trả cho bên nhận thầu để thực hiện công việc theo yêu cầu về khối lượng, chất lượng, tiến độ, điều kiện thanh toán, tạm ứng hợp đồng và các yêu cầu khác theo thỏa thuận trong hợp đồng xây dựng*” [35].

Trong hợp đồng xây dựng các bên phải ghi rõ nội dung các khoản chi phí, các loại thuế, phí (nếu có) đã tính và chưa tính trong giá hợp đồng; giá hợp đồng xây dựng được điều chỉnh phải phù hợp với loại hợp đồng, hình thức giá hợp đồng và phải được các bên thỏa thuận trong hợp đồng.

Đối với những hợp đồng xây dựng các bên có thỏa thuận thanh toán bằng nhiều đồng tiền khác nhau thì phải ghi cụ thể giá hợp đồng tương ứng với từng loại tiền tệ.

Giá hợp đồng xây dựng được xác định căn cứ vào giá trúng thầu, hoặc kết quả đàm phán, thương thảo hợp đồng xây dựng giữa các bên.

Giá hợp đồng xây dựng có các hình thức sau:

- *Giá hợp đồng trọn gói* là giá hợp đồng không thay đổi trong suốt quá trình thực hiện hợp đồng đối với khối lượng các công việc thuộc phạm vi hợp đồng đã ký kết, trừ trường hợp bất khả kháng và thay đổi phạm vi công việc phải thực hiện.

- *Giá hợp đồng theo đơn giá cố định* xác định trên cơ sở đơn giá cố định cho các công việc nhân với khối lượng công việc tương ứng. Đơn giá cố định là đơn giá không thay đổi trong suốt thời gian thực hiện hợp đồng, trừ trường hợp bất khả kháng.

- *Giá hợp đồng theo đơn giá điều chỉnh* được xác định trên cơ sở đơn giá đã điều chỉnh do trượt giá theo các thỏa thuận trong hợp đồng nhân với khối lượng công việc tương ứng được điều chỉnh giá. Phương pháp điều chỉnh đơn giá do trượt giá được thực hiện theo quy định tại Khoản 3, 4 Điều 38 Nghị định số 37/2015/NĐ-CP do Chính phủ ban hành ngày 22/04/2015.

- *Giá hợp đồng theo thời gian* được xác định trên cơ sở mức thù lao cho chuyên gia, các khoản chi phí ngoài mức thù lao cho chuyên gia và thời gian làm việc (khối lượng) tính theo tháng, tuần, ngày, giờ.

- *Giá hợp đồng theo giá kết hợp* là loại giá hợp đồng được sử dụng kết hợp các loại giá hợp đồng nêu trên phù hợp với đặc tính của từng loại công việc [35].

2.2.2 Hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

2.2.2.1 Sự hình thành của hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Hiện nay, quy luật hoạt động của nền kinh tế thị trường đòi hỏi phải thay đổi phương thức quản lý. Hợp đồng chính là một hình thức của quan hệ trao đổi hàng hóa, dịch vụ. Chính các điều kiện của nền kinh tế thị trường đã tạo điều kiện cho sự ra đời của các loại hợp đồng giữa các chủ thể, trong đó có hợp đồng bảo trì CTĐB.

Trên một phương diện khác, có thể nói rằng cơ chế quản lý mới đã buộc công tác quản lý hoạt động bảo trì CTĐB phải chuyển sang quản lý theo các dự án và đấu thầu thực hiện dự án. Trong đó, thương thảo, ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB được coi là giai đoạn cuối cùng của một cuộc đấu thầu lựa chọn nhà thầu thực hiện dự án bảo trì CTĐB, người thắng thầu trở thành một bên giao kết của hợp đồng bảo trì CTĐB. Từ đây, các điều khoản cơ bản của hợp đồng bảo trì CTĐB được xác lập với nội dung hợp đồng bảo trì CTĐB bao gồm: tuyến đường sẽ ký hợp đồng bảo trì, phương án kỹ thuật, công nghệ, thời gian thực hiện, phương án giải quyết kinh phí (vốn) cho bảo trì....

2.2.2.2 Khái quát chung về hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

a. Khái niệm

Bảo trì CTĐB là tập hợp các công việc nhằm bảo đảm và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của công trình theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác sử dụng. Có hai hình thức để thực hiện các công việc đó: một là người có công trình tự mình thực hiện công tác bảo trì, hai là người có công trình sẽ thuê các đơn vị chuyên môn thực hiện bảo trì. Tuy nhiên, do những đặc thù của các công việc bảo trì CTĐB mà công tác này chủ yếu được thực hiện bằng việc thuê các doanh nghiệp có đầy đủ năng lực chuyên môn thực hiện theo hình thức hợp đồng.

Qua đó, tác giả luận án xin đưa ra khái niệm về hợp đồng bảo trì CTĐB một cách tổng quát như sau: *Hợp đồng bảo trì CTĐB là một loại hợp đồng xây dựng, một văn bản pháp lý ràng buộc quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia ký kết có liên quan đến toàn bộ hoặc từng phần các công việc bảo trì nhằm đảm bảo và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của CTĐB theo quy định của quy trình bảo trì và của thiết kế trong suốt quá trình khai thác sử dụng.*

b. Mối quan hệ giữa các chủ thể tham gia hợp đồng

Hợp đồng bảo trì CTĐB thể hiện mối quan hệ về việc xác lập, thay đổi hoặc chấm dứt quyền, nghĩa vụ dân sự giữa Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu bảo trì. Cho nên các bên giao kết hợp đồng bảo trì CTĐB chính là các chủ thể tham gia quan hệ hợp đồng gồm Chủ quản lý khai thác CTĐB – với tư cách là bên giao thầu và các nhà thầu bảo trì – với tư cách là bên nhận thầu bảo trì CTĐB.

Trong đó, chủ quản lý khai thác CTĐB trong hợp đồng bảo trì CTĐB là các cơ quan quản lý đường bộ (ở Trung ương là các cục đường bộ làm nhiệm vụ quản lý

CTĐB trên từng địa bàn, lãnh thổ; ở địa phương là các Sở GTVT hay ban bảo trì được sở GTVT giao làm nhiệm vụ chủ quản lý khai thác CTĐB).

Nhà thầu bảo trì là các đơn vị quản lý khai thác và bảo trì CTĐB, các doanh nghiệp có đủ điều kiện và năng lực thực hiện công tác bảo trì CTĐB.

Các bên tham gia hợp đồng bảo trì CTĐB thỏa thuận về quyền và nghĩa vụ của mỗi bên đảm bảo nguyên tắc không trái với các quy định của pháp luật.

Bên giao thầu, bên nhận thầu phải thông báo bằng văn bản cho bên kia biết về quyền và trách nhiệm của người đại diện để quản lý thực hiện hợp đồng. Khi các bên thay đổi người đại diện để quản lý thực hiện hợp đồng thì phải thông báo cho bên kia bằng văn bản. Riêng trường hợp bên nhận thầu thay đổi người đại diện để quản lý thực hiện hợp đồng, nhân sự chủ chốt thì phải được sự chấp thuận của bên giao thầu, đặc biệt là trường hợp quy mô và thời gian thực hiện hợp đồng dài như hợp đồng bảo trì CTĐB dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện (còn gọi là hợp đồng PBC).

Trường hợp bên nhận thầu là tập đoàn, tổng công ty khi thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB có thể giao trực tiếp cho các đơn vị thành viên của mình nhưng phải đảm bảo nguyên tắc công khai, minh bạch, phù hợp với năng lực của từng thành viên và phải được bên giao thầu chấp thuận trước.

Tùy theo từng loại hợp đồng bảo trì CTĐB cụ thể mà các bên tham gia hợp đồng quy định cụ thể quyền và nghĩa vụ của bên giao thầu, bên nhận thầu và phải được ghi trong hợp đồng.

Các công việc bảo trì nói trong khái niệm này có thể bao gồm một, một số hoặc toàn bộ các công việc sau: (i)kiểm tra CTĐB; (ii)quan trắc CTĐB; (iii)kiểm định chất lượng CTĐB; (iv)bảo dưỡng thường xuyên CTĐB và (v)sửa chữa CTĐB như đã nói tại mục 2.1.2.4 hoặc chỉ là những công việc riêng lẻ như quản lý đường, công tác mặt đường, công tác an toàn giao thông, chiếu sáng, bảo dưỡng cầu đường ...

2.2.2.3 Yêu cầu chung đối với hồ sơ hợp đồng và đối với nhà thầu

a. Nội dung hồ sơ hợp đồng

Hợp đồng là công việc cuối cùng của mỗi cuộc đấu thầu, nó gắn trách nhiệm cũng như quyền lợi của các bên tham gia ký hợp đồng. Hình thức hợp đồng phụ thuộc vào đặc thù của gói thầu bảo trì CTĐB và được nêu trong kế hoạch đấu thầu, tiếp đó được đưa vào HSMT làm cơ sở cho việc ký hợp đồng.

Đối với gói thầu bảo trì CTĐB thường áp dụng hình thức hợp đồng theo đơn giá. Nói chung, hợp đồng và thứ tự ưu tiên pháp lý trong hồ sơ hợp đồng là:

- Văn bản hợp đồng (kèm Phụ lục gồm biểu giá và các nội dung liên quan)
- Biên bản thương thảo, hoàn thiện hợp đồng
- Quyết định phê duyệt kết quả đấu thầu
- Điều kiện cụ thể (điều kiện riêng (ĐKR) của hợp đồng)
- Điều kiện chung (ĐKC) của hợp đồng
- Hồ sơ dự thầu và các tài liệu liên quan của nhà thầu
- Hồ sơ mời thầu và các tài liệu liên quan
- Các tài liệu khác kèm theo

Trong hồ sơ hợp đồng đã đề cập tới trên đây thì điều kiện chung (ĐKC) và điều kiện riêng (ĐKR) của hợp đồng cần được đặc biệt chú ý khi lập hồ sơ hợp đồng.

Điều kiện chung của hợp đồng nói ở trên đề cập tới những vấn đề có thể xảy ra đối với các bên ký hợp đồng quy định trách nhiệm, quyền lợi, nghĩa vụ, các giải pháp cho mọi tình huống có thể xảy ra. Trong ĐKC sẽ đưa ra các định nghĩa cho các thuật ngữ để mọi người cùng hiểu như nhau. Tiếp đó, những vấn đề trọng yếu được đề cập trong ĐKC như: Luật áp dụng, bảo đảm thực hiện hợp đồng, hình thức hợp đồng, nhà thầu phụ, bồi thường thiệt hại, xử lý rủi ro. Trường hợp bất khả kháng, trách nhiệm của Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu, bảo hiểm, giải quyết tranh chấp, tiến độ thi công, kiểm tra chất lượng, xử lý sai sót, bảo hành công trình, thanh toán, thuế, nghiệm thu, bản vẽ hoàn công, chấm dứt hợp đồng.....

Điều kiện riêng làm nhiệm vụ cụ thể hóa, định lượng các nội dung tương ứng nêu trong ĐKC. Chẳng hạn, trong ĐKR sẽ cho nhà thầu biết mức tạm ứng tiền, các lần thanh toán, thời gian và giá trị bảo hành công trình....

Đối với nhà thầu thì việc trúng thầu mới chỉ là bước đầu, còn hợp đồng mới là mục tiêu cuối cùng hướng tới.

b. Yêu cầu đối với nhà thầu

Khi lập HSDT cho gói thầu bảo trì CTĐB, HSDT chính là toàn bộ tài liệu do Nhà thầu chuẩn bị theo yêu cầu của HSMT. HSDT là cơ sở để bên mời thầu căn cứ vào đó đánh giá sự phù hợp, sự đáp ứng so với các yêu cầu nêu trong HSMT, HSDT cũng là cơ sở để chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu thương thảo, hoàn thiện và

ký kết hợp đồng khi nhà thầu trúng thầu. Do đó, chất lượng HSDT sẽ quyết định sự thành công hay thất bại của nhà thầu.

Trong quá trình lập HSDT, nhà thầu cần chú ý những nội dung sau:

- Nghiên cứu kỹ lưỡng các yêu cầu nêu trong HSMT (đặc biệt yêu cầu về tính hợp lệ, kinh nghiệm và năng lực, yêu cầu kỹ thuật). Những nội dung chưa rõ trong HSMT cần được hỏi lại bên mời thầu để làm rõ. Khi không đủ năng lực, kinh nghiệm thì nhà thầu cần tìm đối tác, lập thành liên danh để dự thầu. Nhà thầu cần tham dự hội nghị tiền đấu thầu (nếu được tổ chức).

- Nắm chắc tiêu chuẩn đánh giá trong HSMT để đảm bảo về mặt kỹ thuật là đáp ứng được yêu cầu của HSMT (tiêu chuẩn đánh giá dưới dạng thang điểm).

- Đưa ra các chi phí (trương ứng với đề xuất kỹ thuật nêu trong HSDT) ở mức thấp nhất có thể (tùy khả năng và điều kiện của từng nhà thầu về tài chính, nguồn vật tư, máy móc thiết bị, giải pháp kỹ thuật...) để đảm bảo giá dự thầu là cạnh tranh.

- Chú trọng để không vi phạm các yêu cầu quan trọng (điều kiện tiên quyết) hoặc các quy định của Luật đấu thầu như:

- + Đảm bảo thời gian có hiệu lực của HSDT, hiệu lực của bảo đảm dự thầu, nộp bản gốc HSDT.

- + Bám sát yêu cầu của HSMT để lập HSDT (phương án chính). Sáng kiến cải tiến cần đưa vào phương án phụ để đảm bảo hồ sơ không bị lạc đề.

- + Người ký đơn dự thầu phải là đại diện hợp pháp với chữ ký tươi, dấu đỏ.....

- + Đáp ứng các yêu cầu đặc thù của gói thầu (có thể về tiến độ, tín dụng...).

Mẫu HSMT cho một số gói thầu đặc thù như bảo trì CTĐB theo hình thức hợp đồng PBC do ngân hàng thế giới (WB) ban hành đang được từng bước vận dụng vào điều kiện cụ thể của Việt Nam.

2.2.2.4 Vai trò của hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Hợp đồng sản xuất kinh doanh, dù được soạn thảo bằng văn bản hay chỉ là những thỏa thuận bằng lời, đều đóng vai trò là “hòn đá tảng” cho các hoạt động sản xuất kinh doanh của bất kỳ doanh nghiệp nào. Mỗi hợp đồng sẽ là cơ sở tạo thành các yếu tố liên quan, từ đó thiết lập các quan hệ hợp đồng giữa các đối tác như chủ quản lý khai thác CTĐB, khách hàng, nhà thầu về chi phí, quyền lợi và trách nhiệm...

Hợp đồng có vai trò là một văn bản pháp lý để ấn định những hành vi quan trọng mà các bên giao kết đã thỏa thuận. Hợp đồng là một bản kế hoạch, để mỗi bên biết mình phải làm gì theo một trình tự thời gian nhất định; là một dẫn chứng trước pháp luật khi hai bên xảy ra tranh chấp hay xuất hiện sự xung đột lợi ích với người thứ ba. Thực tế cho thấy đã có nhiều trường hợp các bên giao kết hợp đồng với nhau và tiến hành các hoạt động theo hợp đồng, nhưng rồi khi một tranh chấp nhỏ xảy ra, một trong hai bên đối tác lại lợi dụng sự thiếu chặt chẽ trong hợp đồng để thu lợi riêng cho mình.

Cùng như các hợp đồng dịch vụ thông thường, hợp đồng bảo trì CTĐB đóng vai trò rất quan trọng trong việc đảm bảo chất lượng, tiến độ, chi phí,... bảo trì CTĐB, góp phần kéo dài tuổi thọ các CTĐB cũng như tiết kiệm, sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư cho các dự án bảo trì. Có thể kể ra một số vai trò chủ yếu sau:

- *Thứ nhất*, hợp đồng bảo trì CTĐB xác định rõ ràng, cụ thể, đầy đủ quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia hợp đồng bảo trì công trình đường bộ nhằm thực hiện đúng chất lượng, tiến độ các gói thầu bảo trì CTĐB.

- *Thứ hai*, hợp đồng bảo trì CTĐB là cơ sở để các chủ quản lý khai thác CTĐB chỉ đạo điều hành, khống chế, kiểm tra, kiểm soát chất lượng thực hiện cũng như kiểm soát chi phí, tiến độ thực hiện hợp đồng nhằm đạt được mục đích đầu tư đề ra.

- *Thứ ba*, hợp đồng bảo trì CTĐB là cơ sở để các bên có liên quan cùng giải quyết các vướng mắc phát sinh cũng như giải quyết những tranh chấp trong quá trình thực hiện hợp đồng đã ký kết, đảm bảo cho quá trình thực hiện hợp đồng diễn ra thuận lợi, đúng quy định của pháp luật và đúng tiến độ.

2.2.2.5 Nguyên tắc ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Cũng như các hợp đồng xây dựng, nguyên tắc ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB cần tuân thủ một số nguyên tắc cơ bản sau:

- Hợp đồng bảo trì CTĐB được xây dựng trên nguyên tắc tự nguyện, bình đẳng, thiện chí, hợp tác, trung thực, cùng có lợi, không được trái pháp luật, đạo đức xã hội và các thỏa thuận phải được ghi trong hợp đồng.

- Tại thời điểm ký kết hợp đồng, Nhà thầu bảo trì phải đáp ứng điều kiện năng lực hành nghề, năng lực hoạt động theo quy định của pháp luật về bảo trì CTĐB. Đối với nhà thầu liên danh, việc phân chia khối lượng công việc trong thỏa thuận liên danh phải phù hợp với năng lực hoạt động của từng thành viên trong liên danh. Đối với nhà

thầu chính nước ngoài, phải có cam kết thuê nhà thầu phụ trong nước thực hiện các công việc của hợp đồng dự kiến giao cho thầu phụ khi các nhà thầu trong nước đáp ứng được các yêu cầu của hợp đồng.

- Chủ quản lý khai thác CTĐB được ký hợp đồng với một hay nhiều nhà thầu thực hiện các công việc của hợp đồng.

- Tổng thầu, nhà thầu chính được ký hợp đồng với một hoặc một số nhà thầu phụ nhưng các nhà thầu phụ này phải được chủ quản lý khai thác CTĐB chấp thuận, các hợp đồng thầu phụ phải thống nhất và đồng bộ với hợp đồng thầu chính đã ký với chủ quản lý khai thác CTĐB.

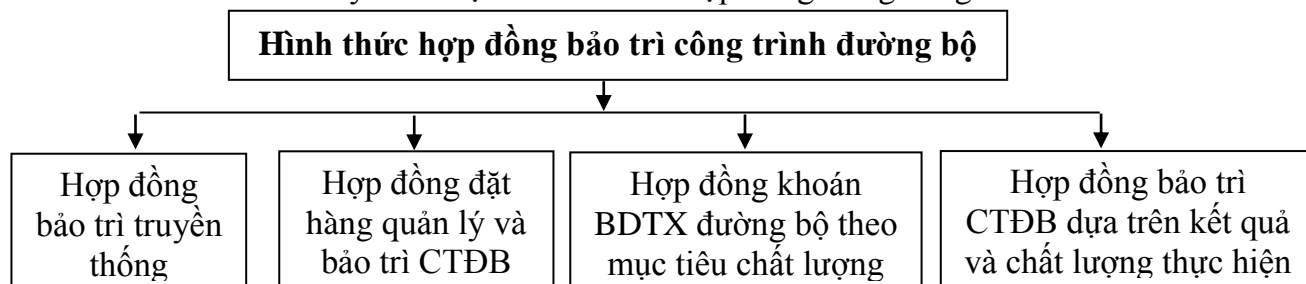
- Giá ký kết hợp đồng không được vượt giá trúng thầu hoặc kết quả đàm phán, thương thảo hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.

2.2.2.6 Hình thức hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Như trên đã đề cập, các hợp đồng nói chung và các hợp đồng bảo trì CTĐB nói riêng có tính “pháp luật tự nguyện”, có nghĩa là các bên được phép lựa chọn hình thức thích hợp khi ký kết hợp đồng. Hình thức của hợp đồng là cách thức thể hiện ý chí ra bên ngoài dưới hình thức nhất định của các chủ thể hợp đồng; là sự thể hiện nội dung của hợp đồng và những thủ tục mà pháp luật quy định bắt buộc các bên giao kết hợp đồng phải tuân thủ khi ký kết một số loại hợp đồng nhất định.

Có thể nói: *Hình thức của hợp đồng bảo trì CTĐB là cách thức thể hiện sự thỏa thuận bằng văn bản pháp lý xác lập quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia ký kết có liên quan đến toàn bộ các công việc nhằm đảm bảo và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của CTĐB theo quy định của quy trình bảo trì và của thiết kế trong suốt quá trình khai thác sử dụng nhằm duy trì năng lực phục vụ của CTĐB đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa, hành khách và các nhu cầu khác của nền kinh tế.*

Hình 2.5 dưới đây biểu thị các hình thức hợp đồng trong công tác bảo trì CTĐB.



Hình 2.5 - Hình thức hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Bốn hình thức hợp đồng bảo trì CTĐB trên đây đều có nội dung, cách thức thực hiện với những ưu điểm và nhược điểm khác nhau, cụ thể là:

a. Hợp đồng bảo trì truyền thống (dựa trên “đầu vào” công việc)

- Hợp đồng bảo trì truyền thống được thực hiện khi mà công tác quản lý, bảo dưỡng hệ thống quốc lộ chưa tổ chức đấu thầu và đặt hàng; các đơn vị quản lý sửa chữa bảo trì phải thực hiện các công việc do chủ quản lý khai thác CTĐB quy định và được thanh toán trên cơ sở đơn giá đối với các hạng mục công việc đã thực hiện. Hay chính xác hơn, đây là một hợp đồng dựa trên “đầu vào” công việc, việc đánh giá kết quả thực hiện được tiến hành hàng năm trên cơ sở báo cáo thực hiện nhiệm vụ kế hoạch đã giao.

- Hợp đồng bảo trì truyền thống (dựa trên “đầu vào” công việc) thực hiện theo các bước như sau:

+ Đầu năm lập và thông báo kế hoạch quản lý, bảo dưỡng cả năm từng đoạn tuyến đường bộ cho các công ty quản lý sửa chữa đường bộ, sau đó ký hợp đồng quản lý, bảo dưỡng theo từng quý với các công ty truyền thống.

+ Cuối mỗi quý tiến hành nghiệm thu, đánh giá kết quả thực hiện và thanh toán đồng thời căn cứ theo tình trạng hư hỏng để xác định khối lượng sửa chữa thường xuyên quý tiếp theo để giao cho công ty thực hiện. Riêng đối với các công việc quản lý (đếm xe, quản lý hành lang, tuần đường, báo cáo, thống kê tai nạn.....) và một số công việc sử dụng nhân công (như cắt cỏ, nạo vét và khơi thông rãnh, cống thoát nước và một số công việc khác) thì phần lớn các khu quản lý đường bộ và sở GTVT áp dụng hình thức giao cho công ty quản lý sửa chữa đường bộ thực hiện theo mục tiêu, không xác định và điều chỉnh khối lượng theo quý như công tác sửa chữa [22].

b. Hợp đồng đặt hàng quản lý và bảo trì công trình đường bộ:

Đối với hình thức hợp đồng đặt hàng quản lý và bảo trì CTĐB, Tổng cục ĐBVN đóng vai trò là người đặt hàng, còn DN bảo trì trở thành nhà cung cấp dịch vụ.

Hợp đồng đặt hàng Quản lý và bảo trì CTĐB được thực hiện theo hợp đồng trọn gói (không điều chỉnh giá) để đảm bảo chất lượng các công việc cụ thể sau đây:

- Công tác tuần đường; Đếm xe, số liệu về cầu, đường; Quản lý hành lang ATGT và phạm vi đất của đường bộ; phối hợp với chính quyền địa phương và cơ quan liên

quan xử lý kịp thời các hành vi lấn chiếm lòng lang an toàn và phạm vi đất của đường bộ; Cập nhật số liệu sử dụng hành lang an toàn đường bộ và Quản lý ATGT.

- Công tác đảm bảo chất lượng mặt đường; mép đường; độ sạch của mặt đường.

- Công tác đảm bảo chất lượng, số lượng của biển báo; sơn kẻ đường (Chủ quản lý khai thác CTĐB đánh giá theo hiện trạng); cột km và cọc tiêu; rào hộ lan; dải phân cách mềm, đảo giao thông; hệ thống chiếu sáng.

- Công tác đảm bảo chất lượng nền đường, thoát nước, chăm sóc cây xanh; taluy đắp; dọn dẹp lờ đất; rãnh và các công trình thoát nước có lát đáy; rãnh và các công trình thoát nước không lát đáy; hồ thu và cống; lề đường; taluy; dải phân cách giữa.

- Công tác bảo dưỡng cầu và công trình: Kết cấu bằng thép hoặc bằng kim loại khác không bị biến dạng, không bị rỉ sét; thoát nước tốt; Dầm và các kết cấu bê tông hoạt động đúng chức năng; thoát nước tốt; Khe co giãn sạch sẽ ; Gối cầu và tường chắn đảm bảo tình trạng an toàn; Lòng sông không xói lở quanh mỏ và trụ cầu.

c. Hợp đồng khoán bảo dưỡng thường xuyên công trình đường bộ theo mục tiêu chất lượng đầu ra

Bảo dưỡng thường xuyên là các thao tác kỹ thuật được tiến hành thường xuyên nhằm phòng ngừa và khắc phục kịp thời những hư hỏng nhỏ của các bộ phận CTĐB. Các đơn vị quản lý bảo trì kí kết hợp đồng phải làm một số việc thuộc quản lý đường (như tuần đường, đếm xe, quản lý hành lang an toàn đường bộ, theo dõi tình hình ATGT) và những công tác bảo trì đối với mặt đường (phải êm thuận, sạch, không đọng nước), với hệ thống ATGT và chiếu sáng (biển báo đầy đủ sạch sẽ, vạch sơn kẻ đường phải rõ dễ nhìn, cột km và cọc tiêu phải đầy đủ và dễ quan sát, đèn chiếu sáng phải được thắp đúng thời lượng quy định).

Hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo mục tiêu chất lượng đầu ra (sau này gọi là hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng) là hợp đồng khoán với DN quản lý sửa chữa CTĐB theo chất lượng đầu ra, từ giao việc sang hợp đồng khoán chất lượng.

Trong hợp đồng khoán BDTX thì Chủ quản lý khai thác CTĐB không quy định yêu cầu về vật liệu cũng như phương pháp, ngày công thực hiện mà quy định cụ thể những tiêu chí về chất lượng thực hiện mà đơn vị thực hiện công tác bảo trì cần phải đáp ứng khi thực hiện các dịch vụ bảo dưỡng.

Khi thực hiện hợp đồng này, Tổng cục ĐBVN đóng vai trò là người tổ chức đấu thầu; DN bảo trì là nhà thầu cung cấp dịch vụ, phải chủ động hoàn toàn trong các hoạt động sản xuất kinh doanh gồm: xây dựng các biện pháp, kế hoạch, được khuyến khích việc đổi mới, chủ động và có trách nhiệm với dự án. Nhà thầu được thanh toán đều đặn theo định kì, không phải cho khối lượng công việc (đầu vào) mà được thanh toán dựa trên mức độ đáp ứng đầy đủ những tiêu chí về chất lượng tuyến đường (kết quả).

d. Hợp đồng bảo trì công trình đường bộ dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện

Hợp đồng bảo trì công trình đường bộ dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện (viết tắt là Hợp đồng PBC) là loại hợp đồng khoán trọn gói trong đó việc thanh toán cho công tác quản lý và bảo trì CTĐB được quyết định bởi mức độ đáp ứng đầy đủ những tiêu chí cần có đã được xác định trước về kết quả và chất lượng bảo trì.

Hợp đồng PBC nhằm đảm bảo hiện trạng của các tuyến đường trong hợp đồng luôn phù hợp với nhu cầu của các đối tượng tham gia giao thông, trong toàn bộ thời hạn hợp đồng thường kéo dài vài năm. Để triển khai hợp đồng PBC thành công và bền vững, công tác thương thảo và ký kết hợp đồng có vai trò rất quan trọng.

Khi thực hiện hợp đồng PBC, Chủ quản lý khai thác CTĐB không thanh toán trực tiếp cho “các đầu vào” hoặc công việc cụ thể cho các nhà thầu mà chỉ thanh toán giá trị hợp đồng cho các nhà thầu khi đảm bảo đạt được mức độ phục vụ nhất định, nghĩa là phải thực hiện được chất lượng các công việc theo đúng yêu cầu của HSMT.

Công tác bảo trì CTĐB bao gồm cả BDTX lẫn bảo trì định kỳ, trong đó:

+ BDTX gồm nhiều nhiệm vụ khác nhau, tiến hành thường xuyên để duy trì chức năng của đường: lán nứt, cắt cỏ, sửa ổ gà, vệ sinh thoát nước, ...

+ Bảo trì định kỳ gồm các biện pháp tốn kém để tránh làm CTĐB xuống cấp (rải lại mặt đường, sửa chữa thoát nước,).

Với hợp đồng PBC, Nhà thầu tự đưa ra sáng kiến làm bất cứ công việc gì cần thiết và hiệu quả để đảm bảo mục tiêu về mức chất lượng yêu cầu; luôn phải dự báo các công việc sửa chữa khẩn cấp, chịu nhiều rủi ro hơn hợp đồng truyền thống. [54].

Khi thực hiện Hợp đồng PBC, có nhiều đối tượng được hưởng các lợi ích do hợp đồng này đem lại, bao gồm: Người sử dụng đường; Cơ quan QLĐB và Nhà thầu (hoặc các doanh nghiệp tư nhân khác).

- Một số đặc điểm chủ yếu về Hồ sơ mời thầu của hợp đồng PBC: Các gói thầu bảo trì CTĐB theo hợp đồng PBC có quy mô và giá trị lớn. Nhà thầu thực hiện hợp đồng PBC phải có đầy đủ năng lực theo yêu cầu của hợp đồng bảo trì truyền thống và thêm kinh nghiệm về quản lý. Về thiết bị đòi hỏi số lượng nhiều hơn, công suất lớn hơn hợp đồng bảo trì truyền thống. Về nhân sự đòi hỏi nhiều cán bộ có kinh nghiệm quản lý và thâm niên công tác như tổng hợp tại bảng 2.3 dưới đây:

Bảng 2.3 - Quy định chức năng của nhân sự chủ chốt của Hợp đồng PBC [66]

TT	Nhân sự chủ chốt	Tóm tắt chức năng
1	Quản lý đường	Đại diện của nhà thầu, chịu trách nhiệm quản lý mọi hoạt động của nhà thầu theo hợp đồng.
2	Quản lý hoạt động	Chịu trách nhiệm lập kế hoạch, điều phối và thực hiện tất cả các hoạt động bảo trì CTĐB
3	Quản lý chất lượng	Chịu trách nhiệm quản lý chất lượng bảo trì
4	Kỹ sư trưởng	Chịu trách nhiệm về kỹ thuật của hợp đồng
5	Quản lý hệ thống	Chịu trách nhiệm về viễn thông, phần cứng, phần mềm, quản trị hệ thống, nhập thông tin, ...

Yêu cầu về chất lượng vật liệu: Vật liệu phải đạt chất lượng theo tiêu chuẩn của dự án; Nhà thầu tự quyền quyết định nguồn vật liệu cung cấp và khai thác; lập đơn vị tự quản chịu trách nhiệm duy trì liên tục thông tin về tình trạng CTĐB nằm trong hợp đồng; kết hợp với Giám đốc dự án kiểm tra chất lượng dịch vụ một cách đều đặn.

Xác định mức độ đánh giá chất lượng thực hiện về công tác quản lý và công tác vận hành, trong đó cần xác định rõ các chỉ tiêu về quy định kỹ thuật hiện hành, khả năng chi trả, lưu lượng giao thông, phạm vi công việc và dịch vụ, khả năng đo lường và khả năng đáp ứng ba mục tiêu chính: (i) để đáp ứng người sử dụng đường về khả năng tiếp cận, thoải mái, tốc độ di chuyển và an toàn; (ii) để giảm thiểu tổng chi phí dài hạn cho chủ quản lý khai thác CTĐB và người sử dụng đường bộ và (iii) để giảm thiểu tác động môi trường.[66]

Có nhiều loại hợp đồng PBC đang được áp dụng tùy thuộc vào quy mô, đặc điểm và chất lượng của các CTĐB.

Bảng 2.4: Các loại hợp đồng PBC [66]

Loại hợp đồng PBC	Đặc điểm		Nhận xét
	Quy mô	Phương thức thanh toán	
Hợp đồng PBC yêu cầu các công việc vốn lớn (phục hồi ban đầu và công việc định kỳ): hơn 30% tổng giá hợp đồng. Chủ yếu được sử dụng ở các nước đang phát triển do điều kiện đường xá kém.	5 -10 năm cho đường trải nhựa 4 -5 năm cho những con đường chưa trải nhựa	Căn cứ vào kết quả và chất lượng cho bảo trì thường xuyên. Trong một số trường hợp, các hợp đồng PBC được trả theo đơn giá để giảm thiểu rủi ro cho các nhà thầu.	Các hợp đồng được khuyến nghị là các hợp đồng có thời hạn ít nhất 8 năm để khách hàng có thể gặt hái những lợi ích của PBC như khuyến khích tốt hơn để cung cấp các công trình chất lượng tốt, áp dụng công nghệ mới và giảm chi phí.
Hợp đồng PBC không yêu cầu hoặc có ít công việc ban đầu để đưa đường đến mức dịch vụ cần thiết, bên cạnh bảo trì thường xuyên và bảo trì định kỳ. Hợp đồng bảo trì đường quản lý dựa trên kết quả và chất lượng bảo trì CTĐB	3-10 năm	Căn cứ vào kết quả và chất lượng cho bảo trì thường xuyên. Trong một số trường hợp, hợp đồng PBC được trả theo đơn giá để giảm thiểu rủi ro cho các nhà thầu.	Đòi hỏi điều kiện đường tốt, được áp dụng nhiều ở các nước phát triển. Hợp đồng ngắn hạn chủ yếu được sử dụng để tích lũy kinh nghiệm thực hiện hợp đồng PBC
Hợp đồng PBC cho bảo trì thường xuyên, còn được gọi là Hợp đồng bảo trì cấp dịch vụ.	15 năm (cứ sau 5 năm thực hiện đàm phán lại giá)	Chủ yếu dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện	Đòi hỏi điều kiện đường tốt, được áp dụng nhiều ở các nước phát triển. Hợp đồng ngắn hạn chủ yếu được sử dụng để tích lũy kinh nghiệm thực hiện hợp đồng PBC
Hợp đồng PBC đơn giản để bảo trì thường xuyên trên những con đường chưa trải nhựa.	1-3 năm	20-40 km	Chủ yếu được sử dụng trên mạng lưới đường tỉnh và nông thôn. Được thực hiện bởi các DN địa phương nhỏ.

Tóm lại, trong các hợp đồng bảo trì CTĐB, Nhà thầu chịu trách nhiệm thực hiện các công việc do chủ quản lý khai thác CTĐB quy định, được thanh toán trên cơ sở đơn giá đối với các hạng mục công việc khác nhau. Qua quá trình điều chỉnh và dần hoàn thiện, việc thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB đã đạt được những kết quả khả

quan, góp phần nâng cao hiệu quả công tác quản lý, khai thác và bảo trì CTĐB. Tuy nhiên, nhiều hợp đồng thực hiện thiếu hiệu quả, tổn kém chi phí nhưng không đảm bảo chất lượng sử dụng đường; các tuyến đường không đạt được tuổi thọ như mong muốn; tồn tại nhiều sai sót ngay từ thiết kế ban đầu, chưa chú trọng công tác bảo trì. Do đó, cần có những giải pháp để khắc phục những hạn chế trong việc triển khai các hợp đồng bảo trì để đem lại kết quả và chất lượng tốt nhất [16] [23].

Bảng 2.5 trình bày ưu và nhược điểm của bốn hình thức hợp đồng bảo trì CTĐB nêu trên, giúp cho các chủ quản lý khai thác CTĐB, nhà thầu bảo trì lựa chọn và áp dụng phù hợp, hiệu quả trong hoạt động bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

Bảng 2.5 – Tổng hợp ưu - nhược điểm của các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

TT	Hình thức	Ưu điểm	Nhược điểm
1	Hợp đồng bảo trì truyền thống		Lạc hậu, không phù hợp với nền kinh tế thị trường; không khuyến khích các DN bảo trì nâng cao năng lực thực hiện; độc quyền trong công tác bảo trì CTĐB; các DN không có quyền tự chủ trong thực hiện hợp đồng; các công việc chủ yếu thực hiện bằng thủ công.
2	Hợp đồng đặt hàng bảo trì CTĐB	<ul style="list-style-type: none"> - Việc triển khai ký kết hợp đồng nhanh gọn, phù hợp với giai đoạn các DN không phải cạnh tranh, tạo điều kiện cho nhiều DN tham gia. - Nhà thầu sẽ được thanh toán đúng theo giá trị hợp đồng sau khi đã thực hiện công tác BDTX đảm bảo đúng các yêu cầu chất lượng đã ký kết trong hợp đồng - Phát huy được lực lượng là các DN địa phương; thuận lợi cho việc chỉ đạo khắc phục thiên tai; thuận lợi khi điều chỉnh khối lượng 	<ul style="list-style-type: none"> - Không khuyến khích DN nâng cao trình độ quản lý, đổi mới công nghệ, đầu tư vốn... - Giảm sự cạnh tranh giữa các DN bảo trì nên không phù hợp với nền kinh tế thị trường - Chưa đa dạng hóa thành phần tham gia hoạt động bảo trì CTĐB - Không khuyến khích các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn hư hỏng....
3	Hợp đồng khoán	<ul style="list-style-type: none"> - Thông qua đấu thầu giúp nâng cao năng lực của các đơn vị bảo trì 	<ul style="list-style-type: none"> - Nhà thầu chưa được tự chủ trong quyết định việc mình

TT	Hình thức	Ưu điểm	Nhược điểm
	bảo dưỡng thường xuyên theo chất lượng đầu ra	<ul style="list-style-type: none"> - Sử dụng nguồn vốn bảo trì hiệu quả, tiết kiệm - Các DN cạnh tranh công bằng, tự chủ trong thực hiện hợp đồng, chấm dứt tình trạng độc quyền trong bảo trì CTĐB - Thu hút mọi tổ chức, cá nhân có nhu cầu, năng lực tham gia thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB. 	<ul style="list-style-type: none"> phải làm, làm như thế nào nên thiếu chủ động trong các hoạt động sản xuất kinh doanh - Trong quá trình thực hiện còn phát sinh khối lượng và chi phí bảo trì
4	Hợp đồng dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện	<ul style="list-style-type: none"> - Nguồn vốn cho hợp đồng PBC ổn định trong một thời gian tương đối dài, tạo điều kiện khuyến khích Nhà thầu nâng cao năng lực tài chính, nhân lực, máy móc thiết bị, công nghệ thi công tiên tiến - Công tác quản lý hợp đồng đơn giản hơn, không có khối lượng và chi phí phát sinh - Nhà thầu được phép tự do quyết định mình phải làm gì, làm ở đâu, làm như thế nào, làm khi nào và chủ động trong SXKD - Nhà thầu được thanh toán dựa trên tiêu chuẩn chất lượng thực hiện đã được thỏa thuận trong hợp đồng. Kết quả thực hiện hợp đồng PBC đem lại tuyến đường có chất lượng tốt, làm hài lòng người sử dụng về chất lượng và tình trạng khai thác đường an toàn, hiệu quả. 	<ul style="list-style-type: none"> - Việc áp dụng hợp đồng PBC chưa có hướng dẫn chi tiết phù hợp với đặc thù riêng mà tất cả các công việc liên quan đến thực hiện các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ PBC đều áp dụng theo các hướng dẫn của hợp đồng thi công xây dựng, nên việc thực hiện gặp nhiều khó khăn - Chưa có hành lang pháp lý cho việc thanh toán chất lượng thực hiện và dựa trên sản phẩm hoàn thiện nên việc thanh toán cho hợp đồng PBC còn gặp nhiều khó khăn

Nguồn: NCS tổng hợp

2.3 Lý luận về quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

2.3.1 Khái niệm về quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB là việc huy động tối đa các biện pháp, nguồn lực để tất cả các điều khoản của hợp đồng đã ký kết giữa các chủ thể tham gia được thực hiện thuận lợi và kết thúc với kết quả mong muốn.

Quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB là tổng hợp các hoạt động liên quan đến thể chế và thông tin do các chủ quản lý khai thác CTĐB tiến hành nhằm hỗ trợ thực thi các thỏa thuận đã ký kết, đảm bảo sự thành công của hợp đồng.

2.3.2 Các nhân tố ảnh hưởng đến quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB chịu ảnh hưởng của nhiều nhân tố, trong đó có ba nhân tố chính được trình bày và phân tích trong các nội dung sau đây:

2.3.2.1 Cơ chế, chính sách pháp luật của Nhà nước

Cơ chế, chính sách pháp luật của Nhà nước thường có tác động lớn đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB. Nếu cơ chế, chính sách hợp lý, các văn bản quy phạm của Nhà nước được ban hành đầy đủ, đồng bộ và kịp thời thì sẽ đảm bảo chất lượng quản lý hợp đồng và ngược lại khi cơ chế, chính sách đưa ra không kịp thời, thiếu đồng bộ và chưa được cụ thể, sẽ có ảnh hưởng tiêu cực ngay lập tức.

Khi văn bản pháp lý của Nhà nước quy định rõ ràng và đầy đủ về nội dung quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB sẽ giúp điều chỉnh hành vi và ý thức của các chủ thể tham gia hợp đồng. Từ đó, các chủ thể tham gia hợp đồng đảm bảo việc thực hiện nghiêm túc quyền và nghĩa vụ của từng bên theo quy định của pháp luật, tránh tình trạng đùn đẩy trách nhiệm và hạn chế xảy ra tranh chấp trong quá trình thực hiện hợp đồng.

Để điều chỉnh các hoạt động quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, Nhà nước ban hành các quyết định, chỉ thị mang tính hành chính và bắt buộc thực thi gồm: Kiểm soát chất lượng và tiến độ thực hiện hợp đồng; đảm bảo an toàn lao động khi thực hiện hợp đồng, tăng cường quản lý hợp đồng, kiểm soát chi phí bảo trì, chống lãng phí, thất thoát vốn; giải quyết việc nghiệm thu - tạm ứng – thanh toán – quyết toán hợp đồng....

2.3.2.2 Chủ quản lý khai thác công trình đường bộ

Hợp đồng bảo trì CTĐB là hợp đồng dân sự cung cấp dịch vụ duy trì chất lượng CTĐB, trong đó chủ quản lý khai thác CTĐB là một chủ thể quan trọng trong giao kết hợp đồng bảo trì và là nhân tố có ảnh hưởng lớn đến kết quả quản lý hợp đồng.

Chủ quản lý khai thác CTĐB là người sở hữu vốn hoặc được nhà nước giao sở hữu vốn để quản lý khai thác CTĐB và là một trong hai chủ thể trực tiếp tham gia trong quan hệ hợp đồng. Chủ quản lý khai thác CTĐB phải đảm bảo năng lực chuyên môn, kinh nghiệm và kiến thức về đầu tư bảo trì CTĐB, đòi hỏi phải nắm chắc các quy định về công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, có ý thức chấp hành pháp luật, quản

lý hợp đồng chặt chẽ nhằm đảm bảo chất lượng, thời gian và chi phí gói thầu bảo trì, hạn chế thất thoát lãng phí nguồn kinh phí bảo trì.

Bên cạnh yêu cầu về năng lực chuyên môn, trang thiết bị của chủ quản lý khai thác CTĐB có đóng góp một phần quan trọng vào sự thành công của hợp đồng. Khi được trang bị đầy đủ về cơ sở vật chất, trang thiết bị cần thiết phục vụ cho công việc sẽ đem lại hiệu quả cao trong công tác quản lý của chủ quản lý khai thác CTĐB

Trong quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, chủ quản lý khai thác CTĐB có trách nhiệm thực hiện các nội dung quản lý theo quy định của Nhà nước trên cơ sở thực hiện đầy đủ các chức năng quản lý như (i) Lập kế hoạch quản lý hợp đồng; (ii) Tổ chức thực hiện kế hoạch quản lý theo từng hợp đồng cụ thể; (iii) Kiểm tra giám sát theo dõi quá trình thực hiện kế hoạch quản lý hợp đồng; (iv) Điều chỉnh kịp thời kế hoạch quản lý hợp đồng trong những trường hợp cần thiết theo quy định của pháp luật.

2.3.2.3 Nhà thầu bảo trì

Năng lực của nhà thầu bảo trì là một yếu tố tiên quyết và quan trọng số một đến kết quả và chất lượng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB. Năng lực chuyên môn của nhà thầu thể hiện qua các yếu tố như tính chuyên nghiệp cao, khả năng, kinh nghiệm, trình độ và phẩm chất đạo đức đội ngũ cán bộ, trang thiết bị máy móc, khả năng tài chính, số lượng và tay nghề của đội ngũ công nhân... Nhà thầu có năng lực chuyên môn tốt, có uy tín cao sẽ dễ dàng đáp ứng và thực hiện đầy đủ các cam kết trong hợp đồng.

2.3.3 Nội dung các công việc của quá trình quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

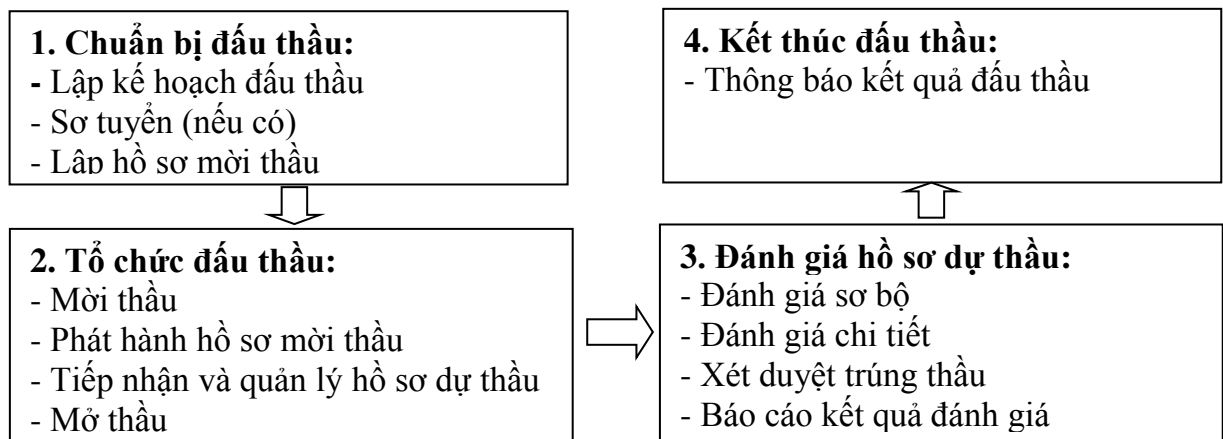
Để quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tốt cần phải nắm rõ được nội dung các công việc của quá trình quản lý hợp đồng. Theo quy định chung của cơ chế, chính sách pháp luật hiện hành, tùy từng loại hợp đồng, nội dung các công việc của quá trình quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB có thể bao gồm: (i) Công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì; (ii) Thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng; (iii) Quản lý quá trình thực hiện hợp đồng (quản lý chất lượng, khối lượng và giá, tiến độ thực hiện, ATLĐ, bảo vệ môi trường, điều chỉnh hợp đồng...), (iv) Công tác nghiệm thu và thanh lý hợp đồng. Chất lượng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB được đánh giá là đạt yêu cầu khi tất cả các nội dung này được thực hiện tốt và phù hợp với các quy định hiện hành.

2.3.3.1 Công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì

Công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB chính là quá trình chuẩn bị hồ sơ mời thầu và tổ chức đấu thầu.

Đấu thầu bảo trì CTĐB là quá trình lựa chọn nhà thầu bảo trì để ký kết và thực hiện hợp đồng cung cấp dịch vụ bảo trì để ký kết và thực hiện hợp đồng trên cơ sở bảo đảm cạnh tranh, công bằng, minh bạch và hiệu quả kinh tế.

Nhằm đảm bảo chất lượng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB thì việc xác định đối tác của hợp đồng mà cụ thể là quá trình đấu thầu giữ vai trò rất quan trọng. Cụ thể, trình tự tổ chức đấu thầu được thực hiện theo hình 2.6 sau đây:



Hình 2.6 – Trình tự tổ chức đấu thầu bảo trì công trình đường bộ

2.3.3.2 Thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Công tác thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng chính là nội dung cơ bản, quan trọng của quản lý trong giai đoạn chuẩn bị hợp đồng bảo trì CTĐB. Mục đích chính của quá trình thương thảo hợp đồng là giúp các bên tham gia thực hiện chi tiết, cụ thể hóa các thỏa thuận, các yêu cầu quan trọng về chất lượng, khối lượng, tiến độ thực hiện... trong hợp đồng trên cơ sở những yêu cầu của HSMT.

Quá trình thương thảo và ký kết hợp đồng là giai đoạn sau của quá trình đấu thầu và là bước đầu tiên của quá trình quản lý thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB. Quá trình đàm phán, thương thảo tốt sẽ cung cấp cho các chủ thể tham gia giao kết hợp đồng một bản hợp đồng bảo trì CTĐB chặt chẽ về quyền và nghĩa vụ của từng bên.

2.3.3.3 Quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

- Quản lý chất lượng bảo trì theo hợp đồng

Chủ quản lý khai thác CTĐB thực hiện việc quản lý chất lượng bảo trì thông qua công tác giám sát, quản lý chất lượng của các công tác bảo trì theo hợp đồng đã ký kết.

Chủ quản lý khai thác CTĐB có trách nhiệm tổ chức quản lý chất lượng phù hợp với quy mô, đặc điểm và nguồn vốn của từng hợp đồng bảo trì CTĐB theo quy định. Trước khi thực hiện thanh – quyết toán hợp đồng, phải ký xác nhận vào biên bản nghiệm thu công việc bảo trì theo hợp đồng đạt điều kiện về chất lượng do nhà thầu bảo trì thực hiện.

- *Quản lý khối lượng và giá hợp đồng*

Quản lý khối lượng hợp đồng bảo trì là việc quản lý thực hiện theo khối lượng đã ký kết trong hợp đồng và quản lý khối lượng phát sinh (nếu có).

Khối lượng đã được ký kết trong hợp đồng, được xác nhận giữa các chủ thể tham gia thực hiện hợp đồng sẽ là cơ sở cho công tác nghiệm thu, thanh toán hợp đồng. Nếu có khối lượng phát sinh thì các bên tham gia hợp đồng phải xem xét để xử lý, phải được chấp thuận và phê duyệt để làm căn cứ thanh toán, quyết toán hợp đồng.

- *Quản lý tiến độ thực hiện hợp đồng*

Chủ quản lý khai thác CTĐB quản lý tiến độ thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB về mặt thời gian theo hợp đồng đã ký kết trong hợp đồng. Nhà thầu bảo trì có trách nhiệm xây dựng tiến độ thực hiện gói thầu một cách chi tiết, phù hợp với tổng tiến độ đã được phê duyệt, nộp cho chủ quản lý khai thác CTĐB để quản lý tiến độ và điều chỉnh tiến độ kịp thời nếu thời gian thực hiện hợp đồng bị kéo dài.

- *Quản lý an toàn lao động, bảo vệ môi trường, phòng chống cháy nổ*

Quản lý ATLĐ, bảo vệ môi trường, phòng chống cháy nổ là công việc mà Chủ quản lý khai thác CTĐB yêu cầu Nhà thầu lập biện pháp ATLĐ theo hợp đồng. Hai bên có trách nhiệm thường xuyên kiểm tra giám sát công tác ATLĐ. Khi phát hiện có vi phạm về ATLĐ thì thực hiện xử lý theo quy định của pháp luật.

- *Quản lý điều chỉnh hợp đồng và các nội dung khác*

Quản lý điều chỉnh hợp đồng bao gồm việc quản lý điều chỉnh giá, khối lượng công việc, điều chỉnh tiến độ thực hiện hợp đồng và các nội dung khác (nếu có) mà các bên đã thỏa thuận trong hợp đồng.

Quản lý rủi ro, khiếu nại và giải quyết tranh chấp hợp đồng được thực hiện theo quy định trách nhiệm cụ thể của mỗi bên về việc quản lý rủi ro, xử lý rủi ro, trách nhiệm khắc phục hậu quả; về sai phạm, khiếu nại và tranh chấp hợp đồng đã được thỏa thuận và thống nhất trong hợp đồng đã ký kết.

2.3.3.4 Công tác nghiệm thu và thanh lý hợp đồng

Công tác nghiệm thu và thanh lý hợp đồng gồm việc xác định số lượng, chất lượng sản phẩm hoàn thành; xác định giá trị quyết toán, công nợ; hoàn trả đảm bảo thực hiện hợp đồng khi chuyển sang giai đoạn bảo hành; quản lý bảo hành; thanh lý hợp đồng.

2.3.4 Quy trình quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Tại Việt Nam hiện nay, việc quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB phải thiết lập một quy trình cụ thể là chưa bắt buộc và chưa có văn bản pháp luật nào quy định cụ thể.

Qua nghiên cứu các văn bản pháp lý hiện hành có thể tổng hợp quy trình quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB một cách điển hình, tương đối đầy đủ về mặt quản lý theo chức năng được phân công. NCS tổng hợp quy trình điển hình theo hình 2.7 dưới đây:



Hình 2.7 – Quy trình quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ điển hình

2.4 Kinh nghiệm của một số nước về quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

2.4.1 Kinh nghiệm của một số nước về quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

2.4.1.1 Kinh nghiệm của Trung Quốc

Mạng lưới đường bộ Trung Quốc được phân loại hành chính gồm: Đường quốc gia (quốc lộ và đường cao tốc), đường tỉnh, đường huyện, đường xã và đường chuyên dùng [42]. Từ năm 2000, các công ty bảo trì được tổ chức dựa trên các trạm bảo trì. Mỗi quan hệ của các cơ quan QLDB và công ty bảo trì CTDB chuyển từ quan hệ thuộc cấp sang quan hệ chủ sở hữu và Nhà thầu. Từ thời điểm này, quản lý hợp đồng bảo trì theo hợp đồng PBC được áp dụng đầu tiên tại Trung Quốc, cụ thể là tại dự án bảo trì đường cao tốc Quảng Châu-Thâm Quyến.

Triển khai hợp đồng PBC trong bảo trì CTDB đã đạt được những kết quả nhất định là: (i)Tiết kiệm đáng kể chi phí cho hoạt động bảo trì CTDB. Cụ thể với dự án bảo trì đường cao tốc Quảng Châu-Thâm Quyến thì chi phí bảo trì đã giảm từ 16 triệu nhân dân tệ (NDT) xuống còn 14 triệu NDT; chi phí bảo trì tính theo km/làn xe giảm từ hơn 20 nghìn NDT xuống còn 16 nghìn NDT; (ii)Chất lượng đường được cải thiện đáng kể, các điểm tiêu chí đánh giá hiệu quả đạt từ 90-98. Hiệu quả quản lý và kinh tế của các DN bảo trì được tăng cường, tổ chức hợp lý và áp dụng công nghệ bảo trì tiên tiến; (iii)Mối quan hệ giữa quản lý và bảo trì CTDB được tách bạch, khối lượng công việc bảo trì đã giảm xuống, tiết kiệm chi phí và chống lãng phí. [38]

2.4.1.2 Kinh nghiệm của Nhật Bản

Tại Nhật Bản, CTDB có đến 77,7% là đường BTN, hạ tầng giao thông được xây dựng đồng bộ, được cứng hoá đến từng ngõ ngách ra đến đường nội đồng, kết nối vào CTDB quốc gia bằng các đường gom.

Trước đây, hoạt động bảo trì CTDB của Nhật Bản thực hiện theo hợp đồng bình thường về quản lý và bảo trì CTDB. Từ năm 2010, Nhật Bản đã áp dụng thử nghiệm hợp đồng PBC cho đoạn 12,797km quốc lộ số 17 giữa Hinode 1, Ageo City và Fukai 6, thành phố Kitamoto. Trong hợp đồng thử nghiệm PBC việc ký kết được thực hiện giữa Cơ quan QLDB và nhà thầu Nippo – là một trong những công ty lớn về xây dựng mặt đường, với thời hạn hợp đồng dài 2 năm. Hợp đồng này là hợp đồng toàn diện bao

gồm (i)Quản lý và bảo trì, (ii)Chặt cây và phát cỏ, (iii)Vệ sinh đường, trong khi các Văn phòng làm việc thường làm hợp đồng riêng đối với các công việc này.

Qua việc áp dụng thử nghiệm hợp đồng PBC có một số tác động tích cực: (i)Khuyến khích động lực và các tác động cho Nhà thầu, tự chủ trong công tác bảo trì CTĐB, việc sửa chữa ổ gà và di dời các chướng ngại vật tăng đáng kể, tự đặt tiêu chí nghiêm ngặt hơn so với quy định trong hợp đồng....(ii)Giảm thủ tục hồ sơ, tạo điều kiện cho nhà thầu tự quyết việc lựa chọn cách làm việc và vật liệu thi công, ...[94]

Từ khi áp dụng thử nghiệm hợp đồng PBC, đến nay Nhật Bản thực hiện đấu thầu để lựa chọn doanh nghiệp bảo trì CTĐB, áp dụng rộng rãi hợp đồng PBC. Chi phí bảo trì tại Nhật Bản tính ra khoảng 1,3 tỷ đồng Việt Nam/km/năm[42].

2.4.1.3 Kinh nghiệm của Argentina

Do khủng hoảng kinh tế năm 1995, nguồn tài chính ngân hàng cạn kiệt nên hoạt động bảo trì CTĐB cũng gặp nhiều khó khăn về chi phí thường xuyên vượt xa do thiết kế không đầy đủ; ...Năm 1996, Tổng cục quốc gia về đường bộ Argentina đưa vào áp dụng thí điểm hợp đồng bảo trì CTĐB dựa trên chất lượng thực hiện kết hợp cả sửa chữa lớn và BDTX (được gọi là hợp đồng Crema).

Thế hệ đầu tiên của Crema được thực hiện là hợp đồng cho 11.000km (55% mạng lưới đã trải nhựa) trị giá 642 triệu USD. Thông qua đấu thầu cạnh tranh, 60 hợp đồng Crema đã được triển khai với khoảng 1 triệu USD mỗi hợp đồng; thời hạn hợp đồng là 5 năm và với 4.500km đường cần phải trải lại. Sau thời gian thực hiện, hợp đồng Crema thế hệ đầu tiên đạt được kết quả là: không trì hoãn hợp đồng, tiết kiệm chi phí; kiểm soát hoạt động nhanh và đơn giản; nghiệm thu thanh toán phải đáp ứng tất cả các khoản thanh toán xuyên suốt 5 năm, không có việc dừng lại do thiếu vốn.[41]

Trên cơ sở hợp đồng Crema thế hệ đầu tiên, Argentina triển khai hợp đồng Crema giai đoạn hai với hợp đồng cho 8.200km đường trị giá 550 triệu USD, trong đó 5.700km đường cần phục hồi; thời gian cho công tác cải tạo tăng lên thành 18 tháng (có trường hợp là 24 tháng). Phạm vi công việc của hợp đồng gồm: Thi công các lớp phủ; Vạch sơn tín hiệu; Cải thiện các nút giao thông quan trọng, lan can;.... Nhà thầu được thanh toán đầy đủ cho khối lượng cải tạo đã thực hiện trong 18-24 tháng đầu tiên, Hàng tháng có điều chỉnh lạm phát trong thời gian thực hiện hợp đồng. [41]

2.4.1.4 Kinh nghiệm của Australia

Australia là một trong những quốc gia sử dụng cả hai loại hợp đồng khoán quản “thuần túy” và “lai”. Tất cả các loại đường bộ đều bao gồm: quốc gia, tỉnh lộ, đô thị và nông thôn. Hợp đồng PBC được coi là hợp đồng thực hiện bảo trì CTĐB và được thực hiện ở hầu hết các vùng trên toàn quốc.

Đối với hợp đồng “lai”: Cơ quan đường bộ chính phủ do Giám đốc đại diện, người chịu trách nhiệm quản lý tài sản đường, do BoQ chi trả. Và các công trình ngoài đường được khoán quản và thanh toán trên cơ sở trọn gói.

Đối với hợp đồng PBC “thuần túy”: Thanh tra và kiểm soát mạng lưới; bảo trì thường xuyên và định kỳ; Xây dựng lại và phục hồi chức năng; Ứng phó khẩn cấp; Quan hệ khách hàng; Thu thập và bảo trì dữ liệu kiểm kê tài sản.

Trước khi triển khai hợp đồng PBC dài hạn, Australia khởi động bằng hai hợp đồng ngắn hạn, riêng rẽ là một hợp đồng cho quản lý bảo trì do một nhà thầu tư vấn tư nhân thực hiện và một hợp đồng cho dịch vụ bảo trì do công ty bảo trì CTĐB nội địa, dịch vụ nhà thầu bên ngoài thực hiện.

Đặc trưng của hợp đồng PBC của Australia là được thiết kế chuyển giao toàn quyền kiểm soát và trách nhiệm bảo trì CTĐB cho các nhà thầu tư nhân; Nhà thầu chịu trách nhiệm cho tất cả các loại sửa chữa cũng như thiế kế, thực hiện tất cả các công trình cần thiết để bảo trì mạng lưới đường bộ đạt mục tiêu đã thỏa thuận.

Kết quả thực hiện PBC tại Australia: Đã tiết kiệm chi phí được 16% thí điểm ban đầu; Khởi động PBC dài hạn 10 năm; Tiết kiệm chi phí tới 25% thấp hơn giá mời thầu; Tiết kiệm chi phí ước tính vượt >20% dựa trên phương pháp thông thường.[41]

2.4.2 Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

Qua kinh nghiệm của các nước cho thấy, các nước đều thực hiện nhiều giải pháp cụ thể để hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB để phù hợp với điều kiện KT-XH và phát triển của mình. Từ đó, rút ra một số bài học kinh nghiệm cho Việt Nam gồm:

Thứ nhất, tập trung mạnh mẽ vào công tác quản lý, tách bạch rõ ràng trách nhiệm và nghĩa vụ của các cơ quan quản lý Nhà nước về đường bộ và các Nhà thầu bảo trì; Xây dựng khung thực hiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB trên góc độ bên A một cách có hệ thống về (i) Xác định đối tác của hợp đồng (chuẩn bị hồ sơ mời thầu và đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì); (ii) Thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng (Thủ tục hợp đồng, nội dung hợp đồng,...); (iii) Quản lý quá trình thực

hiện hợp đồng (chất lượng bảo trì, khối lượng và giá hợp đồng, tiến độ thực hiện hợp đồng, an toàn lao động...), (iv) Công tác nghiệm thu và thanh lý hợp đồng (điều khoản và thủ tục nghiệm thu, thanh -quyết toán hợp đồng...).

Thứ hai, nâng cao ý thức và trách nhiệm của nhà thầu bảo trì trong quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB, việc tiết kiệm chi phí bảo trì, nâng cao hiệu quả đầu tư cho bảo trì bắt nguồn từ nhà thầu tích cực tham gia vào các hoạt động quản lý và bảo trì CTĐB; tăng cường tính chủ động cho Nhà thầu ở tất cả các quyết định, thực hiện như thế nào, ở đâu, khi nào và chịu hoàn toàn trách nhiệm về công việc thực hiện hợp đồng bảo trì đã ký kết.

Thứ ba, việc thực hiện hợp đồng PBC mang lại nhiều lợi ích cho cơ quan quản lý Nhà nước về đường bộ, cho các Nhà thầu bảo trì và toàn xã hội. Với những tên gọi khác nhau như Hợp đồng trọn gói; hợp đồng laiđược áp dụng trong những điều kiện công trình khác nhau đều đạt được những lợi ích nhất định. Do đó, cần có những biện pháp tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB Việt Nam (xây dựng tiêu chuẩn cụ thể của thiết kế về kỹ thuật, những tiêu chí đánh giá về chất lượng, về tiến độ và khối lượng phù hợp với từng gói thầu, từng dự án cụ thể...) để đảm bảo chất lượng công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

Kết luận chương 2

Chương 2 đã hệ thống hóa những nội dung cơ bản về CTĐB; đi sâu phân tích ý nghĩa, vai trò, chức năng và đặc điểm của hoạt động bảo trì CTĐB; làm rõ khái niệm và nội dung chính của quy trình bảo trì CTĐB; đưa ra khái niệm, nguyên tắc ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB và những nội dung cơ bản của quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB đã và đang áp dụng trong bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

Trên cơ sở nghiên cứu, tổng hợp kinh nghiệm về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB của một số nước như Trung Quốc, Nhật Bản, Argentina, Australia....đã rút ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam về sự thành công của việc quản lý hợp đồng bảo trì, trong đó chủ yếu là quản lý hợp đồng PBC.

Cơ sở lý luận đã được nghiên cứu và xây dựng tại chương 2 là nền tảng cho nghiên cứu kết quả quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB ở chương 3 và đề xuất các giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam ở chương 4.

CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG VÀ KẾT QUẢ QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

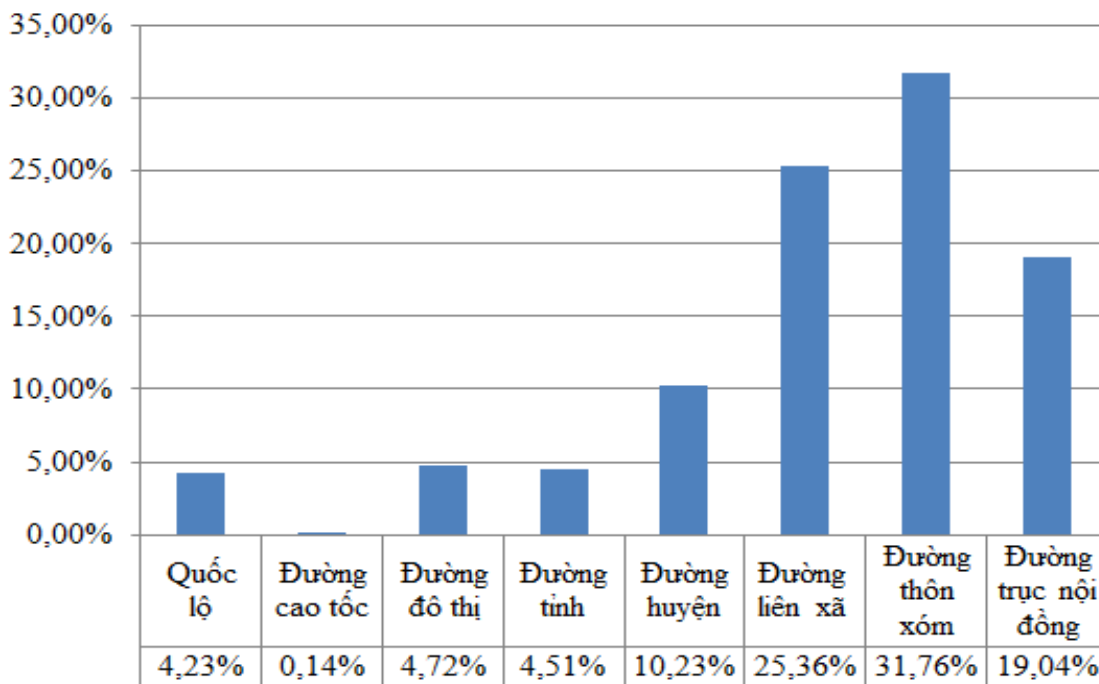
3.1 Tổng quan mạng lưới công trình đường bộ và thực trạng quản lý bảo trì công trình đường bộ Việt Nam

3.1.1 Các yếu tố chính cấu thành mạng lưới công trình đường bộ Việt Nam

Mạng lưới CTĐB Việt Nam được hình thành và phát triển qua nhiều thập kỷ, phân bố tương đối hợp lý, là khối tài sản vô cùng to lớn và quý giá của quốc gia.

Mạng lưới công trình đường bộ có vị trí trọng yếu trong hệ thống GTVT quốc gia, đóng vai trò hết sức quan trọng trong việc đáp ứng nhu cầu vận tải, đi lại của nhân dân, góp phần phát triển KT-XH, bảo đảm quốc phòng - an ninh, kết nối giữa các vùng miền. Đến nay, vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ chiếm khối lượng lớn nhất so với các hình thức vận tải khác. Hàng năm, 70% khối lượng hàng hóa và 90% lượng hành khách được vận chuyển bằng đường bộ. [39].

Theo thống kê của Bộ GTVT đến tháng 6/2018, CTĐB của Việt Nam có tổng chiều dài 570.448 km, trong đó quốc lộ là 24.136 km, đường cao tốc 816,7 km, đường tỉnh 25.741 km, đường huyện 58.347 km, đường đô thị 26.953 km, đường xã 144.670 km, đường thôn xóm 181.188 km và đường nội đồng 108.597 km [79].



Hình 3.1- Biểu đồ cơ cấu các loại đường bộ Việt Nam tính đến 6/2018

Nguồn: NCS tổng hợp từ số liệu của Tổng cục ĐBVN [39] [79]

Mạng lưới đường bộ được chia thành các hệ thống do Bộ GTVT thống nhất quản lý Nhà nước trong phạm vi cả nước và hệ thống do các địa phương quản lý.

Về tình trạng mặt đường: Nhìn vào toàn bộ CTĐB, tỷ lệ mặt đường bê tông xi măng (BTXM), đường nhựa và BTN chiếm tỷ trọng tương đối lớn với >50%; đường đá chiếm khoảng 3% - 8%; đường cấp phối chiếm khoảng 15%-23% và đường đất chiếm khoảng 22% - 25% tùy từng năm. Sau thời gian khai thác sử dụng, kết cấu đường sẽ chịu tác động của tải trọng xe, nhất là phần mặt đường cần được bảo trì nhằm đảm bảo tình trạng êm thuận và thông suốt.

Bảng 3.1 – Số liệu thống kê một số bộ phận chính cấu thành công trình đường bộ từ 2013-2016

T T	Năm	Tổng chiều dài đường bộ (km)	Cầu (cái)	Đường BTXM, nhựa và BTN (km)	Đường đá (km)	Đường cấp phối (km)	Đường đất (km)
1	Năm 2013	211.496	29.019				
	Trong đó:						
	+ TW quản lý	16.513	3.578	16.302	11	151	50
	+ Tỉnh, TP quản lý	37.671	7.706	31.777	915	3.410	1.569
	+ Quận, huyện quản lý	157.311	17.735	59.944	5.583	44.994	46.790
2	Năm 2014	212.151	29.019				
	Trong đó:						
	+ TW quản lý	16.832	3.578	16.302	29	151	50
	+ Tỉnh, TP quản lý	37.880	7.706	31.777	915	3.619	1.569
	+ Quận, huyện quản lý	157.439	17.735	59.944	5.583	45.122	46.790
3	Năm 2015	218.224	30.916				
	Trong đó:						
	+ TW quản lý	19.545	3.883	19.109	126	274	36
	+ Tỉnh, TP quản lý	35.870	7.696	31.586	1.044	1.926	1.314
	+ Quận, huyện quản lý	162.809	19.337	63.072	16.817	30.596	52.324
4	Năm 2016	232.939	31.722				
	Trong đó:						
	+ TW quản lý	19.539	3.804	19.131	133	242	33
	+ Tỉnh, TP quản lý	35.691	7.771	31.898	932	1.911	950
	+ Quận, huyện quản lý	177.709	20.147	66.541	17.007	33.021	52.324

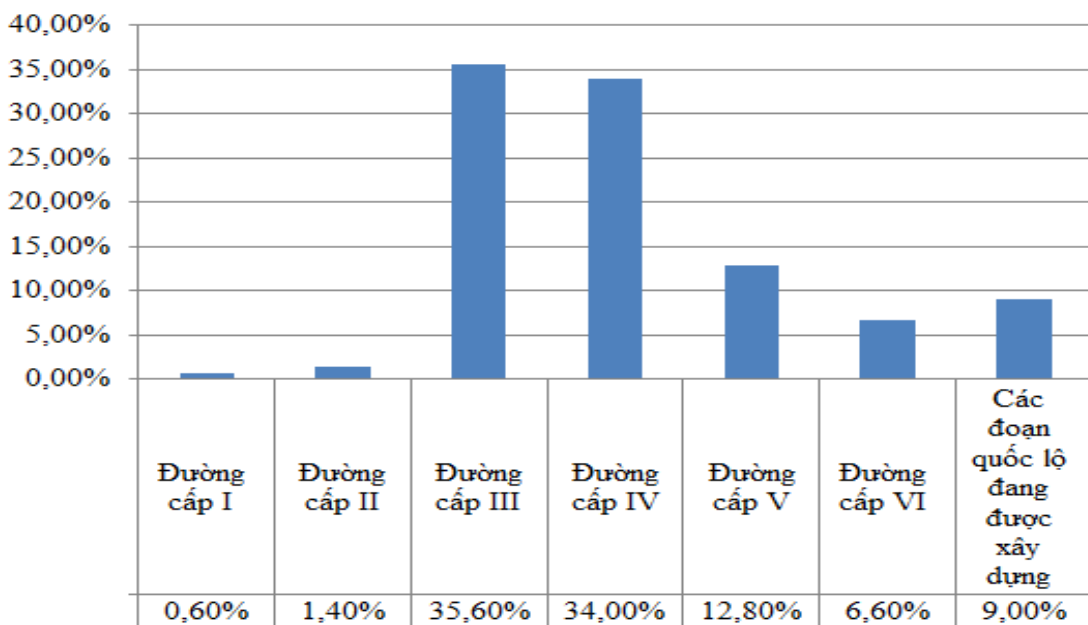
Nguồn: NCS tổng hợp theo số liệu của Tổng cục thống kê

3.1.2 Hệ thống quốc lộ Việt Nam

Hệ thống quốc lộ Việt Nam bao phủ khắp lãnh thổ và đóng vai trò trực chính kết nối vận tải giữa các vùng miền, các trung tâm kinh tế, các cảng hàng không, cảng

biển, cửa khẩu, các đầu mối giao thông quan trọng. Hiện nay, hệ thống quốc lộ gồm 154 tuyến, chiều dài 24.136 km và 14 tuyến cao tốc, chiều dài 816,7 km, cùng 5.196 cầu với chiều dài 395.102 m, mật độ 0,065km/km², trong đó cao nhất tại đồng bằng Bắc Bộ, thấp nhất tại Tây Nguyên. Hệ thống quốc lộ chiếm 4,23% chiều dài mạng lưới đường bộ, là các tuyến huyết mạch, có ý nghĩa quan trọng nhất về GTĐB và chiếm khối lượng vận tải lớn nhất so với các tuyến đường khác [105].

Hệ thống quốc lộ chủ yếu là đường cấp III và cấp IV; các tuyến đường miền núi cơ bản đạt cấp VI, cấp V; có nhiều đoạn tuyến chưa đạt đúng theo cấp kỹ thuật quy định; đường cấp I dài 131km (chiếm 0,6%), đường cấp II dài 334km (chiếm 1,4%), đường cấp III dài 8.486km (chiếm 35,6%), đường cấp IV dài 8.122km (chiếm 34,0%), đường cấp V dài 3.063km (chiếm 12,8%), đường cấp VI dài 1.572km (chiếm 6,6%), các đoạn quốc lộ đang được xây dựng dài 2.154km (chiếm 9,0%). Đường có chiều rộng 1 làn xe chiếm khoảng 11,5%, đường từ 2 đến 4 làn xe chiếm khoảng 76,5%, đường từ 6 đến 10 làn xe chiếm khoảng 0,5% và đường xen kẽ bề rộng khác nhau khoảng 11,5%. Kết cấu mặt đường, chủ yếu là BTN chiếm 62,5%, BTXM 2,92%; nhựa 31,4%, cấp phối và đá dăm 3,18%. [105]



Hình 3.2 - Biểu đồ cơ cấu các cấp đường của hệ thống quốc lộ Việt Nam

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu của Viện chiến lược và phát triển GTVT [105]

Trong quá trình đầu tư phát triển, việc xây dựng mới các tuyến đường cao tốc nói riêng cũng được chú trọng. Cụ thể, trước năm 2013 Việt Nam chỉ có 167 km đường cao tốc đưa vào khai thác. Đến nay, tổng số đường cao tốc đã đưa vào khai thác

là 816 km, tăng trên 4,8 lần. Hiện nay, Bộ GTVT đang tập trung hoàn thiện các thủ tục cần thiết để xây dựng đường cao tốc nhằm mục tiêu hết năm 2020 có trên 2.000km đường cao tốc như: Hoàn thành tuyến cao tốc đang thi công trên trục Bắc - Nam (Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Bến Lức - Long Thành, La Sơn - Túy Loan); khởi công các đoạn mới Nghi Sơn - Vũng Áng, Hà Tĩnh - Quảng Bình, Quảng Ngãi - Quy Nhơn, Nha Trang - Phan Thiết,... Đồng thời, nâng cao khả năng khai thác các tuyến cao tốc hiện có qua việc đầu tư các tuyến kết nối với đường cao tốc như: Kết nối Hà Giang, Lai Châu, Yên Bái, cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình với cao tốc Hà Nội - Hải Phòng; tiếp tục hoàn thành 601km đường Hồ Chí Minh để cơ bản nối thông tuyến [79].

Nói chung, các tuyến quốc lộ đã được ưu tiên nâng cấp, xây dựng mới nhưng luôn trong tình trạng quá tải, chưa được đầu tư vào cấp kỹ thuật, nhiều cầu đường bộ còn yếu nên ảnh hưởng lớn đến khả năng khai thác và đảm bảo an toàn giao thông.

3.1.3 Hệ thống giao thông nông thôn

Hiện nay, hệ thống giao thông nông thôn (GTNT) Việt Nam phát triển mạnh mẽ, góp phần quan trọng vào phát triển KT-XH, bảo đảm quốc phòng an ninh. Tính đến thời điểm tháng 4/2018, hệ thống đường GTNT (bao gồm từ đường huyện trở xuống) dài đến hơn 513 nghìn km, chiếm tới 89% chiều dài hệ thống đường địa phương. Cụ thể như: xây dựng mới 2.445 cầu, nâng cấp 1.636 km đường, bảo trì 67.628 km đường GTNT, với tổng vốn đầu tư 12.707 tỷ đồng từ nguồn ODA, đối ứng của Chính phủ và đóng góp tự nguyện qua hình thức xã hội hóa. Nguồn vốn quỹ Bảo trì CTĐB Trung ương phân bổ cho các địa phương để bảo trì đường địa phương là 10.147 tỷ đồng thông qua 5 dự án [90]. Tuy nhiên, việc phát triển hệ thống GTNT khu vực vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới, hải đảo còn nhiều khó khăn, cả nước đến nay vẫn còn 18 xã chưa có đường ô tô đến trung tâm xã; 123 xã có đường ô tô đến trung tâm xã nhưng không đi lại được 4 mùa liên tục; tỷ lệ chưa nhựa hóa, BTXM cứng hóa còn cao, tải trọng khai thác còn hạn chế, bề rộng còn nhỏ...[90]

Nhìn chung, các CTĐB Việt Nam trong thời gian gần đây đã được quan tâm phát triển, mở rộng quy mô, nâng cao chất lượng; tăng cường quản lý khai thác và bảo trì một cách đồng bộ. Tuy nhiên, nhiều tuyến đường vẫn trong tình trạng chất lượng kém, tỷ lệ đường cao tốc và đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao còn thấp so với các nước trong khu vực và quốc tế.

3.1.4 Thực trạng quản lý hoạt động bảo trì công trình đường bộ Việt Nam

Những nghiên cứu về hoạt động bảo trì CTĐB do Nhà nước quản lý giai đoạn 2013 - 2018 cho thấy hoạt động bảo trì CTĐB ngày càng được coi trọng và quan tâm nhằm đảm bảo khai thác hiệu quả, bền vững kết cấu CTĐB. Thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban chấp hành TW khóa XI về “Xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020”, Thủ tướng chính phủ đã phê duyệt “Điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” và “Điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”.

Từ năm 2013, Nhà nước đã ban hành nhiều văn bản pháp quy về hoạt động bảo trì CTĐB và thực hiện nhiều chính sách đổi mới toàn diện góp phần nâng cao chất lượng hoạt động bảo trì CTĐB. Bộ GTVT và Tổng cục ĐBVN đã chủ động triển khai đồng bộ các giải pháp nâng cao hiệu quả bảo trì CTĐB. Đã tập trung vào tăng cường quản lý Nhà nước về bảo trì CTĐB; đổi mới công tác kế hoạch và đổi mới phương thức quản lý bảo trì CTĐB...Sau đây là thực trạng của các hoạt động đã nêu trên.

3.1.4.1 Tăng cường quản lý Nhà nước, bổ sung các văn bản pháp quy điều chỉnh hoạt động bảo trì CTĐB

Nhà nước đã tăng cường quản lý, bổ sung các văn bản pháp quy điều chỉnh hoạt động bảo trì CTĐB. Cụ thể như sau:

a. Luật giao thông đường bộ:

- Luật giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13/11/2008;

b. Về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

- Nghị định 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (KCHT GTĐB);

- Nghị định 64/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

- Nghị định 125/2018/NĐ-CP ngày 19/9/2018 về sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định 64/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ;

c. Về quản lý khai thác và bảo trì công trình đường bộ

- Thông tư 52/2013/TT-BGTVT ngày 12/12/2013 của Bộ GTVT quy định về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ;
- Nghị định 46/2015/NĐ-CP ngày 12/5/2015 của Chính phủ về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng;
- Văn bản 13/VBHN-BGTVT ngày 03/7/2014 của Bộ GTVT về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ ;
- Thông tư 90/2014/TT-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ GTVT hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc;
- Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/09/2015 của Bộ GTVT hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định 11/2010/NĐ-CP về quản lý và bảo trì KCHT GTĐB;
- Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 7/6/2018 của Bộ GTVT quy định về quản lý vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ;.....

d. Về đặt hàng, đấu thầu bảo trì công trình đường bộ

- Thông tư 31/2014/TT-BGTVT ngày 08/05/2014 của Bộ GTVT hướng dẫn đấu thầu, đặt hàng sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích quản lý, bảo trì CTĐB sử dụng Quỹ bảo trì công trình đường bộ trung ương;
- Quyết định số 1402/QĐ-TTg ngày 13/7/2016 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt kế hoạch tổng thể và lộ trình áp dụng đấu thầu qua mạng giai đoạn 2016-2025
- Quyết định số 3907/QĐ-BTGTVT ngày 07/12/2016 của Bộ GTVT phê duyệt kế hoạch đấu thầu qua mạng giai đoạn 2016-2020;
- Thông tư 38/2017/TT-BGTVT ngày 01/11/2017 của Bộ GTVT hướng dẫn sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 31/2014/TT-BGTVT ngày 08/05/2014 của Bộ GTVT hướng dẫn đấu thầu, đặt hàng sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích quản lý, bảo trì CTĐB sử dụng Quỹ bảo trì công trình đường bộ trung ương;....

3.1.4.2 Đổi mới, lập và giao kế hoạch bảo trì CTĐB

Đối với công tác BDTX, Bộ GTVT và Tổng cục ĐBVN đã chú trọng tới việc lập, giao kế hoạch bảo trì CTĐB trung hạn, cụ thể là xây dựng cho từng giai đoạn 3 năm và được điều chỉnh hàng năm cho phù hợp với tình hình thực tế.

Đối với công tác sửa chữa (gồm sửa chữa định kỳ và sửa chữa đột xuất), thực hiện xây dựng kế hoạch theo cách thức là tập hợp nhiều công việc sửa chữa trên các tuyến thành một gói thầu, sau đó tiến hành đấu thầu lựa chọn các nhà thầu có năng lực

phù hợp thực hiện công việc sửa chữa nhằm mục đích cơ giới hóa, hiện đại hóa công tác sửa chữa và tiết kiệm chi phí cho công tác sửa chữa.

Tuy nhiên, việc lập kế hoạch về khối lượng và kinh phí bảo trì hàng năm chưa phù hợp với tình hình thực tế, do những khó khăn chính là (i) cơ sở dữ liệu CTĐB chưa được xây dựng đầy đủ, đồng bộ; (ii) khó khăn trong quá trình thu thập và xử lý thông tin về nhu cầu bảo trì trên toàn mạng lưới CTĐB hiện nay và (iii) việc lập kế hoạch bảo trì trung hạn đã có chủ trương nhưng chưa được phê duyệt chính thức.....

3.1.4.3 Từng bước áp dụng phương thức đấu thầu trong thực hiện bảo trì CTĐB.

Trong giai đoạn 2013 – 2017 đã từng bước chuyển đổi phương thức thực hiện công tác bảo trì CTĐB từ việc giao nhiệm vụ sang đấu thầu thực hiện gói thầu bảo trì. Mọi tổ chức, cá nhân có nhu cầu và năng lực đều có thể tham gia đấu thầu các gói thầu bảo trì CTĐB. Khi chuyển đổi phương thức thực hiện, cơ quan nhà nước chỉ thực hiện vai trò quản lý và giám sát quá trình thực hiện các hợp đồng bảo trì đã ký kết giữa Chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu bảo trì. Từ năm 2013-2017, hoạt động bảo trì CTĐB đã đấu thầu thực hiện được một khối lượng lớn các công việc bảo trì, được thể hiện qua bảng tổng hợp kết quả công tác bảo trì dưới đây :

Bảng 3.2 - Tổng hợp kết quả công tác bảo trì từ 2013 – 2017

TT	Tên công việc	Đơn vị	Kết quả thực hiện
1	Xử lý điểm đen, điểm mất ATGT	điểm đen	614
2	Bổ sung, thay thế biển báo hiệu đường bộ	biển	13.252
3	Xây dựng, sửa chữa hộ lan, tường chắn	mét	1.138.000
4	Sửa chữa cải tạo cống thoát nước	mét	137.000
5	Sửa chữa cải tạo rãnh thoát nước	mét	1.372.410
6	Sửa chữa mặt đường	triệu m ²	76,806
7	Gia cố lề, mở rộng trên mặt đường 3,5m - 5m thành mặt đường lớn hơn 5,5m	km	1.000
8	Xử lý cầu yếu	cái	1.031

Nguồn: NCS tổng hợp từ Báo cáo tổng kết và đánh giá 5 năm hoạt động của Quỹ bảo trì công trình đường bộ (2013 – 2017)[72]

Năm 2018, hệ thống quốc lộ đã được bảo trì đúng quy định, phù hợp với kế hoạch bảo trì và số vốn nhà nước dành cho công tác bảo trì. Kế hoạch bảo trì tại 61 đầu mối (04 Cục QLDB, 04 Ban QLDA thuộc Tổng cục và 53 Sở GTVT nhận quản lý quốc lộ) đã được triển khai kịp thời, nhanh chóng, đáp ứng tiến độ đề ra [97].

Trên 50% tổng số gói thầu sửa chữa và trên 40% tổng chi phí cho bảo trì đã được thực hiện bằng phương thức đấu thầu qua mạng, vượt chỉ tiêu Bộ GTVT quy định; tổng số tiền tiết kiệm đạt > 204 tỷ đồng [97]. Các cục QLDB và sở GTVT đã ký kết quy chế phối hợp bảo vệ hành lang an toàn đường bộ với các địa phương nên thực hiện rất hiệu quả công tác xử lý các vi phạm. Kết quả thực hiện bảo trì công trình đường bộ năm 2018 được thể hiện cụ thể tại bảng 3.3 dưới đây:

Bảng 3.3 - Tổng hợp kết quả công tác bảo trì năm 2018

TT	Tên công việc	Đơn vị	Kết quả thực hiện
1	Xử lý điểm đen, điểm mất ATGT	điểm đen	322
2	Bổ sung, thay thế biển báo hiệu đường bộ	biển	603
3	Xây dựng, sửa chữa hộ lan, tường chắn	mét	117.000
4	Sửa chữa cải tạo cống thoát nước	mét	33.000
5	Sửa chữa mặt đường	triệu m ²	6,35
6	Xử lý cầu yếu	cái	299

Nguồn: NCS tổng hợp từ số liệu Tổng cục ĐBVN [81],[97]

Bên cạnh những kết quả đã đạt được, công tác đấu thầu bảo trì CTĐB vẫn còn những tồn tại sau đây: mắc những sai phạm trong hoạt động đấu thầu, không trung thực trong cung cấp thông tin trong HSDT, điển hình là gói thầu RAP/CP15-16-17 “Bảo trì PBC đoạn tuyến QL6, từ Km 193 - Km 303” thuộc Dự án Quản lý tài sản đường bộ Việt Nam có giá hơn 632 tỷ đồng [69]; hoặc kết quả trúng thầu lại thuộc về Nhà thầu yếu, không đủ năng lực thực hiện như Công ty cổ phần 482, đã từng vi phạm nghiêm trọng các quy định về quản lý, BDTX tuyến đường N2 (tỉnh Vĩnh Long) là gần như bỏ không tuyến đường, khiến mặt đường hư hỏng, nhiều ổ gà, không nạo vét hệ thống thoát nước, vệ sinh mặt cầu, không sơn tim đường, để xảy ra vi phạm hành lang đường bộ mà không báo cáo gây mất vệ sinh tuyến đường và mất ATGT [44].....

3.1.4.4 Quản lý chất lượng hoạt động bảo trì

Công tác quản lý chất lượng hoạt động bảo trì CTĐB ngày càng được tăng cường, là một nhiệm vụ trọng tâm và xuyên suốt trong quá trình thực hiện bảo trì.

Từ khi thực hiện Quyết định số 60/2013/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ[32], Tổng cục ĐBVN, các Cục QLDB, các Quỹ bảo trì CTĐB địa phương và các Sở GTVT cùng các cơ quan của Bộ GTVT đã đẩy mạnh công tác thanh tra, kiểm tra, qua đó phát hiện, chấn chỉnh các tồn tại ở các đơn vị và đã tiếp thu các kiến nghị của các đơn vị để

điều chỉnh, bổ sung các quy định có liên quan, báo cáo cấp có thẩm quyền sửa đổi bổ sung các văn bản pháp luật; Xử lý vi phạm của một số chủ quản lý khai thác CTĐB; đặc biệt các nhà thầu, tư vấn giám sát (TVGS), tư vấn thiết kế (TVTK) có vi phạm đã bị xử lý nghiêm với các hình thức cấm, trừ điểm, đánh giá năng lực còn hạn chế, xử lý về kinh tế, giảm trừ chi phí được thanh toán...

Đồng thời, từ năm 2013 công tác BDTX đường bộ đã chuyển từ hình thức nghiệm thu theo khối lượng thực hiện sang hình thức nghiệm thu đánh giá theo chất lượng thực hiện. Đây là nội dung căn bản về đổi mới về quản lý bảo trì CTĐB và đã được Ngân hàng thế giới (WB) khuyến khích áp dụng như nhiều quốc gia trên thế giới.

Trong thời gian này, công tác xây dựng các tiêu chuẩn kỹ thuật, định mức đã được chú trọng và từng bước hoàn thiện nhằm góp phần nâng cao chất lượng của hoạt động bảo trì CTĐB. Các cơ quan quản lý đã xây dựng được Tiêu chuẩn cơ sở BDTX đường bộ; Tiêu chuẩn cơ sở kỹ thuật BDTX đường cao tốc; Quy trình bảo trì các công trình cầu lớn cấp đặc biệt, cấp I; Định mức BDTX đường bộ; ...

Có thể nói, chất lượng hoạt động bảo trì CTĐB được kiểm soát chặt chẽ ngay từ khâu lập, thẩm định dự án; tăng cường thanh tra, kiểm tra, kiểm soát chất lượng trong các giai đoạn lựa chọn nhà thầu, thi công, nghiệm thu các hợp đồng bảo trì CTĐB; thay đổi việc nghiệm thu hàng quý bằng nghiệm thu hàng tháng. Tuy nhiên, tại nhiều gói thầu đã vi phạm chất lượng trong việc thay vật liệu làm móng, mặt đường, thay kết cấu bê tông cốt thép đúc sẵn... nên cần có biện pháp xử lý kịp thời.

3.1.4.5 Ứng dụng khoa học công nghệ trong bảo trì công trình đường bộ

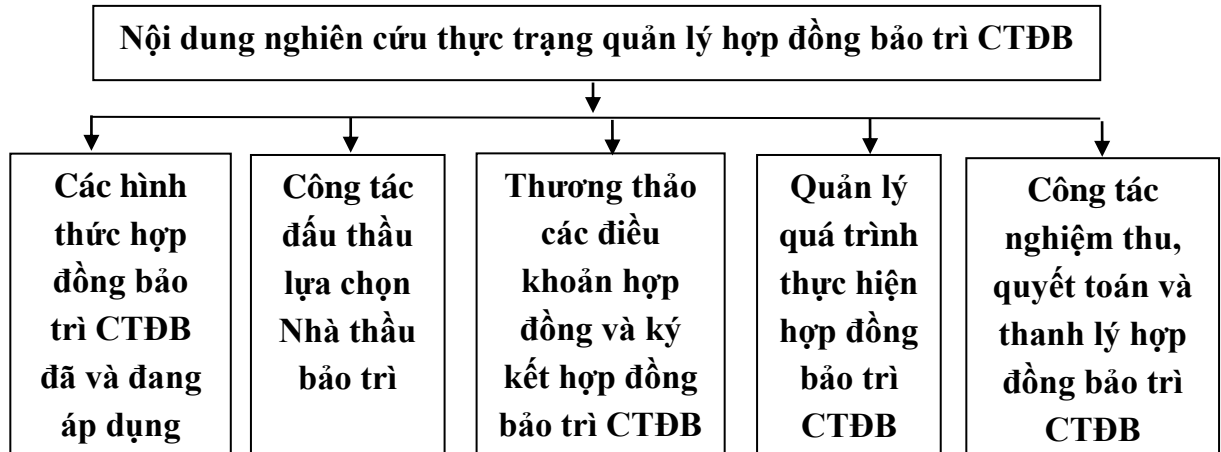
Trong những năm qua, nhằm nâng cao chất lượng hoạt động bảo trì và việc thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB, các Nhà thầu đã áp dụng nhiều công nghệ tiên tiến, phù hợp với điều kiện Việt Nam cho các gói thầu bao gồm: Hợp tác với JICA trong khuôn khổ Dự án Tăng cường năng lực bảo trì giai đoạn II với các nội dung Khảo sát đánh giá tình trạng mặt đường tại 4 cục QLĐB; xây dựng hệ thống phần mềm quản lý mặt đường và lập kế hoạch bảo trì dựa trên kết quả khảo sát mặt đường và dự đoán mô hình xuống cấp; Ứng dụng công nghệ trám vá vết nứt và vá "ổ gà" nông (viện trợ không hoàn lại do các chuyên gia Nhật Bản thực hiện) tại Quốc lộ 10 và đường Hồ Chí Minh đang theo dõi; xây dựng các sổ tay phục vụ quản lý, bảo trì CTĐB và đường cao tốc; Gia cố tăng cường độ móng, mặt đường đất với phụ gia HRB; áp dụng rộng rãi

cào bóc tái sinh nguội tại chỗ với công nghệ của Wirtgen (Đức), Hall-Brother (Mỹ), SaKai (Nhật Bản). ...Từ đó, góp phần nâng cao năng suất lao động, đảm bảo chất lượng, giảm thiểu những khâu trung gian, cơ giới hóa, hiện đại hóa công tác bảo trì CTĐB, tối ưu hóa việc sử dụng nguồn vốn...

Mặc dù vậy, việc ứng dụng công nghệ tiên tiến trong bảo trì CTĐB còn bộc lộ nhiều điểm hạn chế cần phải đổi mới. Công tác kiểm tra theo dõi tình trạng kỹ thuật của công trình chủ yếu bằng thủ công, các tiêu chí kiểm tra chưa rõ ràng nên việc đưa ra biện pháp bảo trì hợp lý về thời gian và công nghệ bảo trì gặp khó khăn...

3.2 Thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam

Các nội dung nghiên cứu thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB giai đoạn 2013 – 2018 được thể hiện tại hình 3.3 sau đây:



Hình 3.3 - Nội dung nghiên cứu thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB

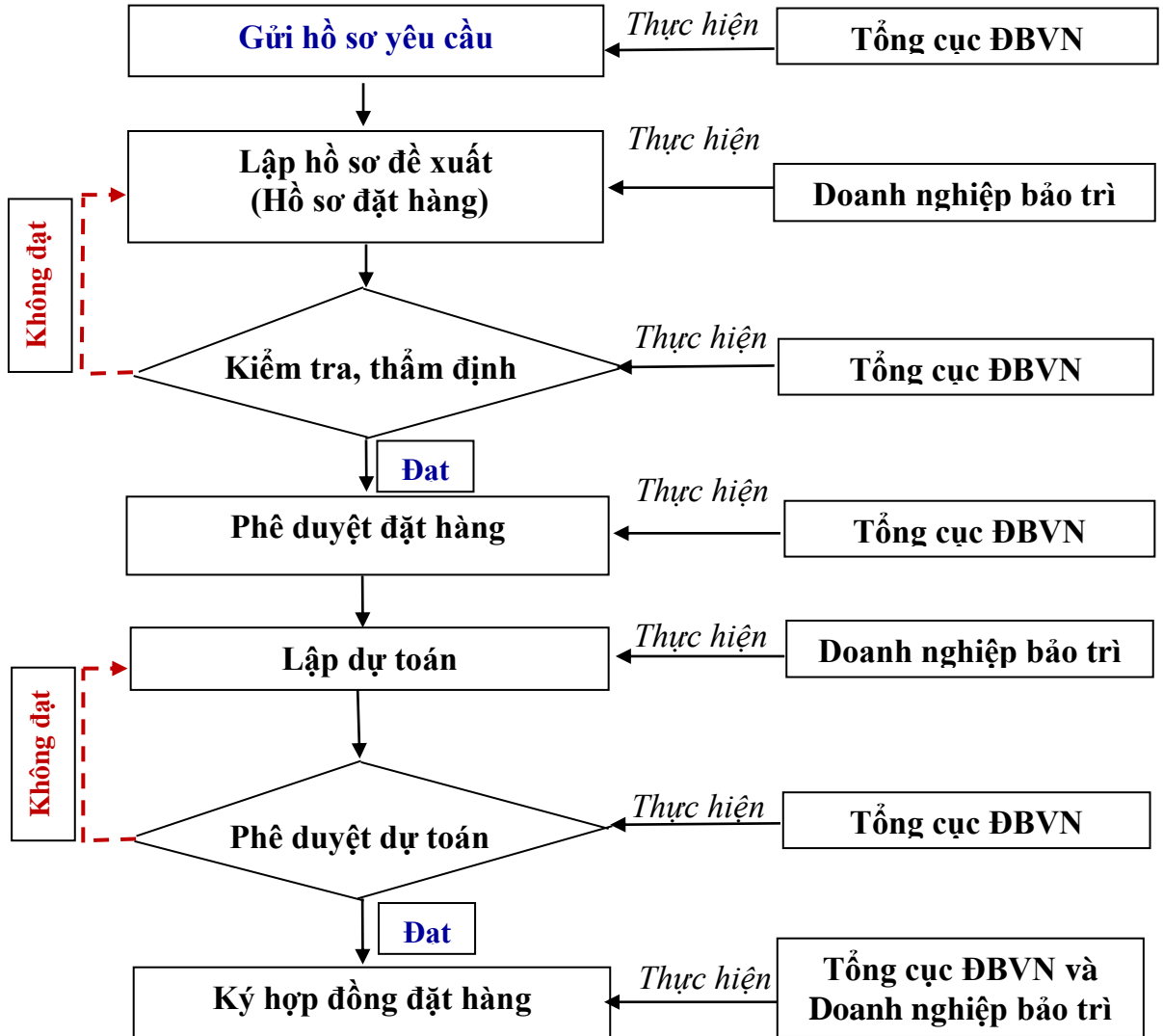
3.2.1 Các hình thức hợp đồng bảo trì công trình đường bộ đã và đang áp dụng

Giai đoạn 2013 – 2018, thực hiện chuyển đổi phương thức quản lý hoạt động bảo trì CTĐB để phù hợp với nền kinh tế thị trường tại Việt Nam, có ba hình thức hợp đồng bảo trì CTĐB đã và đang được áp dụng đó là: (i) Hợp đồng đặt hàng bảo trì công trình đường bộ; (ii) Hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng và (iii) Hợp đồng PBC. Kết quả thực hiện từng hình thức hợp đồng được tổng hợp dưới đây.

3.2.1.1 Hợp đồng đặt hàng bảo trì công trình đường bộ

Giai đoạn 2013 – 2018 là giai đoạn đổi mới mạnh mẽ trong việc áp dụng hợp đồng bảo trì CTĐB với sự chuyển dần sang đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB. Khi thực hiện hợp đồng này, Tổng cục ĐBVN đóng vai trò là người đặt hàng, còn doanh nghiệp bảo trì trở thành nhà cung cấp dịch vụ.

Nghiên cứu thực trạng năm 2013 và 2014, công tác bảo trì CTĐB thực hiện theo nghị định 31/2005/NĐ-CP[28]; đến 29/11/2013 theo Nghị định 130/2013/NĐ-CP[31] của Chính phủ về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích. Cụ thể, thông qua các văn bản quy định, công tác bảo trì CTĐB được thực hiện theo hình thức đặt hàng, ký kết hợp đồng trọn gói (không điều chỉnh giá) theo trình tự sau:



Hình 3.4 - Trình tự thực hiện đặt hàng bảo trì công trình đường bộ

3.2.1.2 Hợp đồng khoán bảo dưỡng thường xuyên các công trình đường bộ theo chất lượng

Nhằm khắc phục những hạn chế của hình thức đặt hàng bảo trì CTĐB, năm 2013 Tổng cục ĐBVN đã tổ chức đấu thầu thí điểm 4 gói thầu BDTX quốc lộ, thời gian thực hiện từ 2014 – 2016 [88]. Từ đầu năm 2015 đến nay, áp dụng Thông tư số 31/2014/TT-BGTVT hướng dẫn đấu thầu, đặt hàng sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích quản lý, bảo trì CTĐB sử dụng quỹ bảo trì CTĐB Trung ương [16].

Đây là hợp đồng khoán với các đơn vị bảo trì CTĐB theo chất lượng đầu ra, từ giao việc theo khối lượng công việc sang hợp đồng khoán chất lượng, Tổng cục ĐBVN là người tổ chức đấu thầu, đơn vị bảo trì là nhà cung cấp dịch vụ.

Từ khi chuyển đổi phương thức thực hiện công tác bảo trì thông qua đấu thầu, đặc biệt từ năm 2014 Tổng cục ĐBVN đã triển khai đấu thầu bảo trì tất cả các tuyến đường bộ; tạo điều kiện thu hút mọi tổ chức, cá nhân có nhu cầu và năng lực tham gia thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB. Do đó, nhiều hợp đồng bảo trì CTĐB đã được triển khai và thực hiện đạt những kết quả đáng kể.

Năm 2015, Tổng cục ĐBVN đã chỉ đạo các cục QLĐB, Sở GTVT triển khai đấu thầu toàn bộ quốc lộ với thời gian thực hiện 3 năm 2015 - 2017. Kết quả là năm 2015 đã đấu thầu thành công 129 gói thầu trên cả nước, tiết kiệm hơn 82 tỷ đồng qua đấu thầu, tương đương với 5,54% giá gói thầu. Chỉ một số đoạn tuyến có chiều dài nhỏ, nằm xen kẽ với các dự án xây dựng cơ bản, dự án BOT, một số đoạn tuyến mới nâng thành quốc lộ không đủ để hình thành gói thầu thì mới tổ chức đặt hàng BDTX [88].

Trong giai đoạn từ 2013-2017, Tổng cục ĐBVN đã tổ chức đấu thầu 129 gói thầu trong đó có 115 gói thực hiện dịch vụ công ích quản lý, BDTX và 14 gói thầu lai ghép sửa chữa định kỳ với thực hiện dịch vụ công ích quản lý, BDTX. Tổng dự toán của 129 gói thầu là 1.459,75 tỷ đồng; tổng giá trị trúng thầu và ký kết các hợp đồng bảo trì là 1.377,7 tỷ đồng; tiết kiệm được 82,05 tỷ đồng, bằng 5,62% giá dự toán [96].

3.2.1.3 Hợp đồng dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện (Hợp đồng PBC)

Sau khi áp dụng thí điểm thành công hợp đồng PBC, Tổng cục ĐBVN đã triển khai rộng rãi hợp đồng PBC và đạt được những hiệu quả về: tiến độ, chất lượng, tiết kiệm chi phí.... Năm 2010, hợp đồng PBC được áp dụng thí điểm cho tuyến QL1 và QL10 với tổng chiều dài khoảng 300km, thuộc dự án NRIP vốn vay WB. Nhà thầu được lựa chọn trên cơ sở đấu thầu với loại hình PBC lồng ghép có thời hạn 30 tháng, bao gồm các công việc quản lý, BDTX, bảo trì ngăn ngừa, bảo trì định kỳ và sửa chữa đặc biệt. Năm 2014, WB tiếp tục hợp đồng cho các tuyến QL2 và QL6 với tổng chiều dài khoảng 350km, thuộc dự án VRAMP, hợp đồng áp dụng là loại hình PBC lồng ghép có thời hạn 5 năm kết hợp với công việc xây dựng lại mặt đường [52].

Dự án VRAMP là tên gọi tắt của Dự án Quản lý tài sản đường bộ Việt Nam, là một trong những dự án quan trọng góp phần tập trung nâng cao chất lượng, hiệu quả

hoạt động bảo trì CTĐB với tổng mức đầu tư (TMĐT) khoảng 301,3 triệu USD, tương đương 6.305,50 tỷ đồng (gồm 250 triệu USD vốn vay IDA, 1,7 triệu AUD vốn viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Úc tương đương 1,5 triệu USD và 50 triệu USD vốn đối ứng; thời gian thực hiện Dự án từ 2014 đến 2020 [61]. Đây là một trong những dự án quan trọng tập trung nâng cao hiệu quả công tác bảo trì, nâng cấp tài sản mạng lưới đường quốc lộ Việt Nam kết hợp các hợp đồng mới trong bảo trì CTĐB (hợp đồng PBC) [61]. Sau đây là một số hợp đồng bảo trì PBC điển hình thuộc Dự án VRAMP:

Bảng 3.4 - Bảng giới thiệu một số gói thầu thực hiện Hợp đồng PBC

T T	Tên hợp đồng	Giá trị hợp đồng (tỷ đồng)
1	RAP/CP2: Bảo trì PBC đoạn QL2 (km163-km205), Tuyên Quang	341,297
2	RAP/CP3: Bảo trì PBC đoạn QL2 (km205-km246), Hà Giang	302,841
3	RAP/CP4: Bảo trì PBC đoạn QL2 (km246-km287), Hà Giang	313,50
4	RAP/CP5: Bảo trì QL48 đoạn km0-km20 và km38-km64, Nghệ An	282,208
5	RAP/CP6: Bảo trì PBC đoạn QL6 (km78-km98), Hòa Bình	130,625
6	RAP/CP7: Bảo trì PBC đoạn QL6 (km98-km118), Hòa Bình	125,4
7	RAP/CP8: Bảo trì PBC đoạn QL6 (km118-km138), Hòa Bình	100,947
8	RAP/CP9: Bảo trì PBC đoạn QL6 (km138-km158), Hòa Bình	104,5
9	RAP/CP10: Bảo trì PBC đoạn QL6 (km158-km178), Sơn La	104,5
10	RAP/CP11: Bảo trì PBC đoạn QL6 (km178-km193), Sơn La	100,947
11	RAP/CP15 - Bảo trì PBC đoạn QL6 (km193-km233), Sơn La	190,761
12	RAP/CP16 - Bảo trì PBC đoạn QL6 (km233-km268), Sơn La	182,804
13	RAP/CP17 - Bảo trì PBC đoạn QL6 (km268-km303), Sơn La	259,408

Nguồn: NCS tổng hợp từ số liệu từ Dự án VRAMP

Đồng thời, với mục đích hoàn thiện và nâng cao năng lực khai thác, bảo trì hạ tầng GTNT, Dự án LRAMP được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 622/QĐ-BGTVT ngày 2/3/2016, dự án kéo dài trong giai đoạn 2016 – 2021 gồm 3 hợp phần chính, trong đó Hợp phần 1 là khôi phục, cải tạo đường địa phương, thực hiện trên địa bàn 14 tỉnh và Hợp phần 2 là xây dựng cầu dân sinh, thực hiện trên địa bàn 50 tỉnh, thành. Dự án có TMĐT trên 9.203 tỉ đồng (tương đương 408,93 triệu USD); trong đó, vốn vay WB là 385 triệu USD (tương đương 8.664,81 tỉ đồng), vốn đối ứng của Việt Nam là 538,58 tỉ đồng (tương đương 23,93 triệu USD)[18].

Mục tiêu của Dự án LRAMP là phát triển và quản lý tốt mạng lưới đường địa phương nhằm tăng cường tính kết nối và bền vững của toàn hệ thống giao thông phục vụ mục tiêu xóa đói giảm nghèo, chia sẻ thịnh vượng; hỗ trợ xây dựng các cầu dân sinh trên các tuyến đường giao thông nông thôn, tạo đà xây dựng nông thôn mới, phát triển kinh tế, văn hóa cho các vùng miền trên toàn quốc [18].

Bên cạnh hai dự án lớn là VRAMP và LRAMP, thời gian qua Bộ GTVT đã giao nhiệm vụ cho Tổng cục ĐBVN triển khai thực hiện nhiều hợp đồng bảo trì CTĐB với những quy mô khác nhau, ví dụ chỉ tính riêng năm 2017 đã có 1.634 công trình sửa chữa đường quốc lộ và 1.237 công trình sửa chữa đường bộ địa phương được thực hiện [89] góp phần kéo dài tuổi thọ và năng lực phục vụ của tài sản đường bộ quốc gia.

3.2.2 Công tác đấu thầu lựa chọn Nhà thầu bảo trì công trình đường bộ

Trong giai đoạn 2013 - 2018, việc thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB không thực hiện theo mục tiêu khối lượng mà được thực hiện theo mục tiêu chất lượng, việc lựa chọn Nhà thầu bảo trì được thực hiện thông qua đấu thầu, việc ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB được thực hiện dưới những hình thức khác nhau và đem lại những thành tích đáng kể. Quá trình chuẩn bị hồ sơ mời thầu và công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì sẽ đảm bảo việc xác định đối tác của hợp đồng bảo trì CTĐB một cách phù hợp và chính xác. Hiện nay, hoạt động bảo trì chủ yếu được thực hiện theo hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng và hợp đồng PBC.

3.2.2.1 Hợp đồng khoán bảo dưỡng thường xuyên công trình đường bộ theo chất lượng

Căn cứ các quy định hiện hành, tùy thuộc tuyến đường do các cấp quản lý việc thực hiện hợp đồng cụ thể như sau:

a. Đối với các tuyến đường do Tổng cục ĐBVN quản lý và các quốc lộ ủy thác do địa phương quản lý:

Việc đấu thầu, ký kết và thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB dựa trên cơ sở HSMT do chủ quản lý khai thác CTĐB (thuộc Bộ GTVT, Tổng cục ĐBVN) phê duyệt.

Quy cách, chất lượng sản phẩm: Quy định bằng chất lượng công tác quản lý đạt được và đánh giá trên từng đoạn tuyến theo dự toán được duyệt. Và trên cơ sở quy định về quản lý đầu tư và xây dựng hiện hành và các điều kiện thực tế đối với công tác sửa chữa. Khối lượng theo biên bản nghiệm thu thực tế hiện trường.

Hợp đồng thường được thực hiện trong thời hạn một năm, không điều chỉnh giá vật liệu mà giá vật liệu được tính theo dự toán được duyệt. Việc điều chỉnh bổ sung hợp đồng chỉ thực hiện khi được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

b. Đối với các đường do địa phương quản lý

Việc đấu thầu, ký kết và thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ căn cứ trên cơ sở HSMT do các Sở GTVT phê duyệt.

Quy cách, chất lượng sản phẩm: Quy định bằng chất lượng công tác quản lý, bảo trì đạt được theo tiêu chí quy định cho từng loại công việc trong Hợp đồng ký kết giữa Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu. Và trên cơ sở quy định về quản lý đầu tư và xây dựng hiện hành; các điều kiện thực tế đối với công tác sửa chữa. Khối lượng theo biên bản nghiệm thu thực tế hiện trường.

Hợp đồng thường được thực hiện theo Quý với Hợp đồng theo đơn giá cố định (đối với những công việc làm thường xuyên như tuần đường quản lý hành lang an toàn đường bộ, quản lý ATGT; đếm xe; ...) và Hợp đồng theo đơn giá điều chỉnh (đối với những công việc như Sửa chữa bảo dưỡng nền mặt đường có khối lượng lớn, tập trung tại các đoạn tuyến trên đoạn dài 1 km theo lý trình có diện tích sửa chữa mặt đường chiếm trên 10% diện tích; Hót đất sứt, đào mương rãnh...; Bổ sung (báo hiệu, tấm đan rãnh...) so với hiện trạng; sơn vạch kẻ đường, bổ sung thay thế cột Km, cọc tiêu, ...).

Đối với tất cả các hợp đồng bảo trì theo hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng thực hiện đều thực hiện đấu thầu theo đúng yêu cầu của công tác đấu thầu của Luật đấu thầu số 43/2013/QH13[71].

Các quy định về phạm vi điều chỉnh, hình thức lựa chọn nhà thầu, phương pháp đấu thầu, phương pháp đánh giá HSĐT... đã được quy định rõ ràng, phù hợp với điều kiện của Việt Nam, không có sự khác biệt lớn so với các quy định của các nước khác và các định chế tài chính lớn như WB, ADB. Việc lựa chọn nhà thầu cho các gói thầu bảo trì CTĐB thực hiện theo quy định chung với một số nội dung cần lưu ý:

(1) Đối với các dự án sử dụng vốn ODA.

- Việc đấu thầu được thực hiện trên cơ sở nội dung điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên hoặc thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam đã ký kết [33] [71];

- Thủ tục trình, thẩm định và phê duyệt các nội dung trong quá trình lựa chọn nhà thầu dự án sử dụng vốn ODA [33] [71].

(2) Đối tượng áp dụng: Tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài tham gia hoạt động đấu thầu theo luật Đấu thầu; Tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động đấu thầu.

(3) Mẫu Hồ sơ mời thầu

HSMT là toàn bộ tài liệu bao gồm các yêu cầu cho 1 gói thầu làm căn cứ pháp lý để nhà thầu chuẩn bị Hồ sơ dự thầu (HSDT) và để bên mời thầu đánh giá HSDT nhằm lựa chọn nhà thầu trúng thầu; là căn cứ cho việc thương thảo hoàn thiện và ký kết hợp đồng. Đây là một trong những chìa khóa để đảm bảo sự thành công của việc đấu thầu.

Để lựa chọn nhà thầu xây lắp theo quy định của Việt Nam cần dựa trên Mẫu HSMT xây lắp ban hành kèm theo Thông tư 03/2015/TT-BKHĐT [24]. Theo đó, HSMT xây lắp gồm 4 phần với kết cấu như sau:

Phần 1 – Thủ tục đấu thầu

Chương I - Chỉ dẫn nhà thầu: Cung cấp thông tin giúp nhà thầu chuẩn bị HSDT, bao gồm các quy định về việc chuẩn bị, nộp HSDT, mở thầu, đánh giá HSDT và trao hợp đồng. Chỉ được sử dụng mà không được sửa đổi các quy định tại Chương này.

Chương II - Bảng dữ liệu đấu thầu: Quy định cụ thể các nội dung của Chương I khi áp dụng đối với từng gói thầu.

Chương III - Tiêu chuẩn đánh giá HSDT: Gồm các tiêu chí để đánh giá HSDT và đánh giá về năng lực, kinh nghiệm của nhà thầu để thực hiện gói thầu.

Chương IV - Biểu mẫu dự thầu: Gồm các biểu mẫu mà nhà thầu sẽ phải hoàn chỉnh để thành một phần nội dung của HSDT.

Phần 2 – Yêu cầu về xây lắp

Chương V- Yêu cầu về xây lắp: Cung cấp thông tin về thông số kỹ thuật, bản vẽ, mô tả công trình đang được đấu thầu, yêu cầu về nhân sự và thiết bị thực hiện gói thầu.

Phần 3 – Điều kiện hợp đồng và biểu mẫu hợp đồng

Chương VI - Điều kiện chung của hợp đồng: Gồm các điều khoản chung được áp dụng cho tất cả các hợp đồng của các gói thầu khác nhau. Chỉ được sử dụng mà không được sửa đổi các quy định tại Chương này.

Chương VII - Điều kiện cụ thể của hợp đồng: Gồm dữ liệu hợp đồng và điều kiện cụ thể, trong đó có điều khoản cụ thể cho mỗi hợp đồng. Điều kiện cụ thể của hợp đồng nhằm sửa đổi, bổ sung nhưng không được thay thế điều kiện chung hợp đồng.

Chương VIII - Biểu mẫu hợp đồng: Gồm các biểu mẫu mà sau khi được hoàn chỉnh sẽ trở thành một bộ phận cấu thành của hợp đồng. Các mẫu bảo lãnh thực hiện hợp đồng (Thư bảo lãnh) và Bảo lãnh tiền tạm ứng (nếu có yêu cầu về tạm ứng) do nhà thầu trúng thầu hoàn chỉnh trước khi hợp đồng có hiệu lực.

Phần 4 – Phụ lục: Các bảng tiêu chuẩn đánh giá về kỹ thuật.

Khi áp dụng mẫu này, tổ chức, cá nhân lập HSMT căn cứ vào quy mô, tính chất của gói thầu mà đưa ra các yêu cầu trên cơ sở đảm bảo nguyên tắc cạnh tranh, công bằng, minh bạch và hiệu quả kinh tế; không được đưa ra các điều kiện nhằm hạn chế sự tham gia của nhà thầu hoặc nhằm tạo lợi thế cho một hoặc một số nhà thầu gây ra sự cạnh tranh không bình đẳng.

Việc lập HSMT các gói thầu BDTX CTĐB thực hiện theo đúng quy định của pháp luật với đầy đủ các nội dung cần thiết, đảm bảo đầy đủ cơ cấu. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện công tác đấu thầu BDTX CTĐB vẫn bộc lộ không ít bất cập, nhất là việc chia gói thầu quá nhỏ; thời gian thực hiện hợp đồng của các gói thầu ngắn, quy mô chiều dài tuyến đường BDTX quá ngắn là rào cản nên nhà thầu ngại đầu tư công nghệ, phương tiện, trang thiết bị để hiện đại hóa công tác BDTX nên ảnh hưởng rất lớn đến kết quả thực hiện hợp đồng, điển hình là hai tuyến QL2 dài 76km và QL3 dài 46km với tổng chiều dài gần 120km thuộc hai gói thầu khác nhau; thực hiện trong thời gian là 3 năm, thời gian gói thầu duy tu bảo dưỡng ngắn như vậy, cộng với vốn duy tu thấp khiến nhà thầu không yên tâm đầu tư, hiện đại hóa trang thiết bị máy móc [10].

Ngoài ra, khó khăn về vốn bảo trì cũng ảnh hưởng rất lớn đến công tác đấu thầu các gói thầu BDTX CTĐB, do thiếu vốn nên trong quá trình thực hiện chỉ ưu tiên sửa chữa những vị trí mặt đường hoặc các công trình cầu, cống hư hỏng nặng, tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT, an toàn công trình. Các gói thầu BDTX các tuyến quốc lộ còn gặp nhiều khó khăn do giá gói thầu được duyệt quá thấp nên không hấp dẫn nhà thầu.....

3.2.2.2 Công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu của hợp đồng PBC

Hiện nay, việc đấu thầu, ký kết và thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB theo hợp đồng PBC căn cứ trên cơ sở HSMT do Chủ quản lý khai thác CTĐB (thuộc Bộ GTVT, Tổng cục ĐBVN) phê duyệt.

Tại Việt Nam, dựa trên Mẫu HSMT cho hợp đồng bảo trì PBC do Ngân hàng thế giới ban hành và được sửa đổi vào tháng 10/2010, HSMT cho các gói thầu bảo trì theo hợp đồng PBC đã được ban hành.

a. Về hình thức:

Kết cấu HSMT cho gói bảo trì CTĐB theo hợp đồng PBC là phù hợp với các quy định của WB và cũng không khác nhiều so với mẫu HSMT của hợp đồng bảo trì truyền thống, nhưng có bổ sung những nội dung mang tính đặc thù cho loại hình này. HSMT xây lắp truyền thống gồm 3 tập: (i) Tập 1- Các nội dung cho 1 HSMT thông thường; (ii) Tập 2 - Các tiêu chuẩn kỹ thuật và (iii) Tập 3 - Các bản vẽ

HSMT cho gói thầu thực hiện theo hợp đồng bảo trì PBC còn có thêm 01 tập "Tiêu chuẩn kỹ thuật BDTX đường bộ TCCS 07: 2013/TCĐBVN" [95] (dùng làm tài liệu hướng dẫn cho Nhà thầu).

b. Về nội dung: HSMT hợp đồng PBC có một số khác biệt so với HSMT của hợp đồng bảo trì khác, đó là:

Thứ nhất: Các gói thầu bảo trì CTĐB theo hợp đồng bảo trì PBC thường có quy mô và chiều dài tuyến đường lớn. Do đó, đòi hỏi năng lực tối thiểu đối với nhà thầu phải chủ động trong công việc còn trong hợp đồng bảo trì truyền thống thì nhà thầu thường bị động phải thực hiện theo những yêu cầu cụ thể định trước.

Thứ hai: Yêu cầu về năng lực của nhà thầu tham gia đấu thầu hợp đồng bảo trì PBC đòi hỏi cao hơn như:

+ Nhà thầu có thể là một cá nhân, một tổ chức tư nhân, cơ quan nhà nước hoặc là sự kết hợp giữa các cơ quan này theo thư bày tỏ ý định tham gia vào một cam kết hoặc theo cam kết hiện có dưới dạng một liên danh hoặc liên kết (Liên danh)

+ Ngoài những yêu cầu về Năng lực như đối với hợp đồng bảo trì truyền thống thì đối với hợp đồng bảo trì PBC yêu cầu nhà thầu phải có thêm kinh nghiệm về quản lý, kinh nghiệm với tư cách là thầu chính. Trong đó, thầu chính quản lý ít nhất 5 năm, có kinh nghiệm tối thiểu trong những hoạt động về quản lý và lập kế hoạch bảo trì, kế hoạch xây lắp; thí nghiệm mặt đường và phân tích chuẩn đoán tuổi thọ còn lại; sản xuất và rải BTN và đúc mặt đường BTN; lắp đặt, làm vệ sinh và bảo dưỡng các loại biển báo được quy định trong điều lệ báo hiệu đường bộ QCVN 41-2012 của Bộ

GTVT [93]; kiểm tra và bảo dưỡng khe co giãn cầu, gối cầu (cố định và di động); các hoạt động bảo dưỡng, chăm sóc cây cỏ; khơi thông rãnh thoát nước....).

+ Hợp đồng bảo trì PBC đòi hỏi cán bộ chủ chốt phải có kinh nghiệm quản lý và thâm niên công tác nhiều hơn; yêu cầu về chủng loại thiết bị trong hợp đồng bảo trì PBC với số lượng nhiều hơn và công suất lớn hơn.

Thứ ba: Có sự khác nhau giữa dịch vụ do nhà thầu trong hợp đồng bảo trì PBC cung cấp với dịch vụ do nhà thầu trong hợp đồng bảo trì truyền thống cung cấp.

Trong hợp đồng bảo trì PBC, đó không chỉ là các công việc xây lắp bình thường mà nhà thầu được yêu cầu phải thực hiện để sao cho đạt được Mức độ phục vụ và các tiêu chuẩn kết quả và chất lượng khác qui định trong hợp đồng.

Cụ thể trong hợp đồng bảo trì PBC, yêu cầu về công tác bảo trì công trình đường bộ bao gồm hàng loạt các công việc từ đảm bảo giao thông, quản lý giao thông đến công tác bảo trì mặt đường, bảo trì hệ thống thoát nước; bảo trì hành lang an toàn đường bộ; biển báo giao thông và công trình bên đường, công trình phòng hộ đến chăm sóc cây cỏ cũng như bảo trì công trình trên đường.....

Thứ tư: Trong HSMT có những đòi hỏi cụ thể về đảm bảo và quản lý chất lượng phù hợp với công tác bảo trì CTĐB như: chất lượng và khai thác vật liệu; chất lượng phục vụ mà nhà thầu phải tuân thủ về mức độ phục vụ của đường, của lớp mặt, mức độ phục vụ và tiêu chí đánh giá biển báo và ATGT, mức độ phục vụ và đánh giá công tác thoát nước, chăm sóc cây cỏ, mức độ phục vụ của cầu và công trình trên đường, mức độ phục vụ của taluy, của hệ thống chiếu sáng, độ gồ ghề của đường; những đòi hỏi về nhân sự, tổ chức công trường, về kế hoạch đảm bảo chất lượng của nhà thầu....

Sau đây là tổng hợp các nội dung chính trong công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu của hai hình thức hợp đồng bảo trì CTĐB là hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng và hợp đồng dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện (PBC).

Bảng 3.5 – Nội dung công tác đấu thầu của hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

TT	Nội dung	Hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng	Hợp đồng dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện (PBC)
1	Cơ sở thực hiện việc đấu thầu, ký kết và	- Đường do Tổng cục ĐBVN quản lý và các quốc lộ ủy thác do địa phương quản lý: Căn cứ trên cơ sở HSMT do Chủ quản lý khai thác CTĐB	Căn cứ trên cơ sở HSMT do Chủ quản lý khai thác CTĐB (thuộc Bộ GTVT, Tổng cục ĐBVN) phê duyệt

TT	Nội dung	Hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng	Hợp đồng dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện (PBC)
	thực hiện hợp đồng	(thuộc Bộ GTVT, Tổng cục ĐBVN) phê duyệt - Đường do địa phương quản lý: Căn cứ trên cơ sở HSMT do các Sở GTVT phê duyệt	
2	Quy cách, chất lượng sản phẩm	<ul style="list-style-type: none"> - Quy định bằng chất lượng công tác quản lý đạt được và đánh giá trên từng đoạn tuyến theo dự toán được duyệt - Khối lượng theo biên bản nghiệm thu thực tế hiện trường 	<ul style="list-style-type: none"> - Quy cách, chất lượng sản phẩm phải đạt được Mức độ phục vụ và các tiêu chuẩn kết quả và chất lượng khác được quy định trong hợp đồng - HSMT có những đòi hỏi cụ thể về đảm bảo, quản lý chất lượng phù hợp với công tác bảo trì CTĐB gồm chất lượng và khai thác vật liệu; chất lượng phục vụ mà nhà thầu phải tuân thủ về mức độ phục vụ của đường, mức độ phục vụ và tiêu chí đánh giá biển báo và ATGT,...
3	Thời hạn hợp đồng	<ul style="list-style-type: none"> - Đường do Tổng cục ĐBVN quản lý và các quốc lộ ủy thác do địa phương quản lý: thời hạn thực hiện là 01 năm - Đường do địa phương quản lý: thời hạn thực hiện theo quý 	<ul style="list-style-type: none"> - Thời hạn hợp đồng thường thay đổi từ 1 đến 30 năm, chia theo từng loại đường, đường trải nhựa hay chưa trải nhựa. Tuy nhiên, thời hạn hợp đồng PBC càng dài, độ phức tạp càng lớn, do đó vận dụng trong điều kiện VN thì các hợp đồng thường có thời hạn từ 3-5 năm
4	Hình thức HSMT	Kết cấu HSMT gồm 3 tập: <ul style="list-style-type: none"> - Tập 1- Các nội dung cho 1 HSMT thông thường - Tập 2 - Các tiêu chuẩn kỹ thuật - Tập 3 - Các bản vẽ 	Kết cấu HSMT gồm 4 tập: <ul style="list-style-type: none"> - Tập 1- Các nội dung cho 1 HSMT thông thường - Tập 2 - Các tiêu chuẩn kỹ thuật - Tập 3 - Các bản vẽ - Tiêu chuẩn kỹ thuật BDTX đường bộ TCCS 07:2013/TCĐBVN
5	Nội dung HSMT	<ul style="list-style-type: none"> - Các gói thầu bảo trì CTĐB thường có độ dài đường ngắn - Nhà thầu thường bị động phải thực hiện theo những yêu cầu cụ thể định trước 	<ul style="list-style-type: none"> - Các gói thầu bảo trì CTĐB thường có quy mô lớn - Đòi hỏi năng lực tối thiểu đối với nhà thầu là phải chủ động trong công việc; kinh nghiệm về quản lý, kinh nghiệm là thầu chính

Nguồn: NCS tổng hợp

3.2.3 Thương thảo các điều khoản hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Giai đoạn 2013-2018, các hợp đồng khoán bảo dưỡng thường xuyên CTĐB theo chất lượng và hợp đồng bảo trì PBC đã thực hiện đúng nguyên tắc cơ bản về thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB. Các bên tham gia (gồm chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu bảo trì) trong giai đoạn thương thảo các điều khoản của hợp đồng đã nghiên cứu khá đầy đủ sự phù hợp của các điều khoản ghi trong hợp đồng căn cứ vào điều kiện và yêu cầu thực tế của dự án cụ thể.

Tuy nhiên, đối với nhiều hợp đồng, Chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu bảo trì mới chỉ thương thảo và hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB một cách chung chung, không trái quy định của pháp luật mà không nghiên cứu hồ sơ, bổ sung các điều kiện cụ thể một cách chi tiết, cụ thể theo từng dự án. Đặc biệt, các điều khoản về điều chỉnh giá, việc sử dụng vật liệu, tay nghề công nhân, thiết bị và công nghệ thi công, quy định về số lần thanh toán, giai đoạn thanh toán, nghiệm thu; phương thức quản lý và xử lý rủi ro.....chưa được chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu bảo trì quan tâm.

Ngoài ra, đối với nhiều hợp đồng bảo trì CTĐB chưa theo đúng trình tự đầu tư, ví dụ: khi các bên liên quan chưa tiến hành thương thảo, ký kết hợp đồng thì chủ quản lý khai thác CTĐB đã thực hiện ký hợp đồng nguyên tắc và cho phép nhà thầu tổ chức thi công trước khi ký kết hợp đồng chính thức.

Hiện nay, việc thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB đều được thực hiện như nhau nên NCS không lập bảng so sánh các nội dung thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng giữa hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng và hợp đồng PBC.

3.2.4 Quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Quản lý hoạt động bảo trì CTĐB giai đoạn 2013 – 2018 đã chuyển từ phương thức truyền thống sang ký kết hợp đồng với hai hình thức là khoán BDTX CTĐB theo chất lượng và hợp đồng PBC. Công tác quản lý thực hiện hợp đồng đối với từng hợp đồng trên đã được triển khai theo cách thức phù hợp và đạt được kết quả nhất định.

3.2.4.1 Quản lý quá trình thực hiện hợp đồng khoán bảo dưỡng thường xuyên công trình đường bộ theo chất lượng

Trên cơ sở nội dung hợp đồng, dự toán được duyệt, Chủ quản lý khai thác CTĐB yêu cầu Nhà thầu phải chủ động thực hiện công việc theo đúng TCCS 07:2013/TCĐBVN [95], quy định về bảo trì CTĐB và tuân thủ quy trình nghiệm thu.

Chủ quản lý khai thác CTĐB là người trực tiếp quản lý các hoạt động của Nhà thầu bảo trì, tổ chức và thực hiện kiểm tra, đánh giá các hoạt động của Nhà thầu. Chủ quản lý khai thác CTĐB tổ chức các đợt kiểm tra đột xuất, định kỳ hay kiểm tra đặc biệt; phối hợp với các cơ quan chức năng trong công tác giải tỏa hành lang ATGT đường bộ, tổ chức đảm bảo giao thông đường bộ, phòng chống và giải quyết hậu quả do bão lụt, thiên tai, tai nạn, sự cố giao thông trên đường.

Hiện nay, các gói thầu áp dụng hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng đều bao gồm công việc, khối lượng khoán được quy định đối với từng loại đường theo cấp quản lý, cụ thể như sau:

- *Đối với các tuyến đường do Tổng cục ĐBVN quản lý:* Việc lập dự toán các gói thầu bảo trì CTĐB được căn cứ trên cơ sở dự toán do Tổng cục ĐBVN phê duyệt.

- *Đối với các quốc lộ ủy thác do địa phương quản lý:* Trên cơ sở dự toán được Tổng cục ĐBVN phê duyệt. Công tác khoán tính bằng công đối với các công việc: tuần đường quản lý hành lang an toàn đường bộ, quản lý ATGT; đếm xe; kiểm tra khẩn cấp, định kỳ, hàng tháng; cập nhật số liệu; phát cây cắt cỏ; khơi nước rãnh trời mưa; vét rãnh sửa mái ta luy; công tác bảo dưỡng sửa chữa có vật liệu nhưng khối lượng nhỏ lẻ ... Công tác đo nghiệm thu thực tế đối với công tác BDTX có vật liệu khối lượng tập trung, gồm sửa chữa bảo dưỡng nền mặt đường khối lượng lớn; Vệ sinh quét dọn đất cát ở các nơi thường xuyên vương vãi đất cát; ...

- *Đối với các đường do địa phương quản lý:* Công tác quản lý, BDTX đường bộ trên nguyên tắc khối lượng không vượt định mức 3479/2001/QĐ-BGTVT ngày 19 tháng 10/2001 do Bộ GTVT ban hành.

Đối với hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng, nội dung hợp đồng và khối lượng công việc mà nhà thầu bảo trì phải thực hiện là tuân thủ theo thiết kế và làm cho nhà thầu có xu hướng muốn đạt tới khối lượng công việc tối đa để có thể lợi nhuận của mình cũng tăng lên.

Khi triển khai đấu thầu bảo trì CTĐB, đối với các gói thầu có quy mô, khối lượng, giá trị gói thầu lớn, trong khi đó các DN bảo trì là các công ty dịch vụ công ích

Nhà nước không đáp ứng đủ điều kiện năng lực tài chính, thiết bị, con người theo yêu cầu. Do đó, Chủ quản lý khai thác CTĐB gặp khó khăn khi lựa chọn nhà thầu phù hợp.

Từ năm 2015 trở đi, thực hiện chủ trương xã hội hóa triệt để bằng hình thức đấu thầu, các DN bảo trì truyền thống sau khi cổ phần hóa, không còn chính sách đặt hàng bảo trì nên DN đã mạnh dạn đầu tư thiết bị, nhân lực, thu hút tài chính từ xã hội hóa. Bên cạnh đó, đã xuất hiện thêm nhiều DN mới ở lĩnh vực khác tham gia bảo trì CTĐB, thu hút lao động có kinh nghiệm, cạnh tranh với DN bảo trì CTĐB truyền thống, góp phần nâng cao hiệu quả của việc thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB.

3.2.4.2 Quản lý quá trình thực hiện hợp đồng PBC

Trong quản lý thực hiện hợp đồng PBC, Chủ quản lý khai thác CTĐB giữ vai trò là người kiểm tra, giám sát việc tuân thủ và đáp ứng của nhà thầu về mức độ phục vụ của CTĐB đã được ký kết, đã được thỏa thuận trong hợp đồng và sự tuân thủ luật pháp cũng như quy định hiện hành của nhà thầu.

Đối với hợp đồng PBC, nội dung hợp đồng về công tác bảo trì một mạng lưới hay một tuyến đường bộ gồm cả BDTX lẫn bảo dưỡng định kỳ; Nhà thầu bảo trì có quyền tự quyết định từ khâu thiết kế, thực hiện xây lắp và trách nhiệm duy trì chất lượng công việc để đạt được mức độ phục vụ theo yêu cầu. Nếu khối lượng công việc tăng lên thì lợi nhuận của Nhà thầu bảo trì sẽ bị giảm nên các Nhà thầu luôn phải tính toán kết quả tổng thể, tự kiểm soát chất lượng các công việc của hợp đồng.

Hiện nay, trong tất cả các hợp đồng PBC về bảo trì CTĐB đã và đang triển khai đều bao gồm dịch vụ quản lý CTĐB và dịch vụ khai thác CTĐB.

a. Dịch vụ quản lý công trình đường bộ:

Dịch vụ quản lý CTĐB bao gồm các hạng mục sau đây và nó cấu thành một nhóm các nghĩa vụ dùng để theo dõi kết quả, chất lượng thực hiện gồm (i)Tuần đường, ghi chép thường xuyên và ghi chép không thường xuyên vào sổ và báo cáo; (ii)Quản lý hồ sơ CTĐB, quản lý hành lang an toàn đường bộ, trực xử lý tai nạn và các tình huống khẩn cấp, phối hợp với thanh tra giao thông địa phương, ghi chép lại các trường hợp vi phạm, quản lý giao thông; (iii)Kiểm tra mặt đường và các công trình trên đường; (iv)Đếm xe; thống kê tai nạn giao thông (TNGT) đường bộ; (v)Cập nhật dữ liệu thống kê mặt đường và các công trình trên đường; (vi)Trực bảo lũ....

b. Dịch vụ khai thác công trình đường bộ

Dịch vụ khai thác công trình đường bộ được tổ chức thành 4 nhóm để theo dõi kết quả và chất lượng thực hiện, bao gồm:

- *Thứ nhất: Bảo dưỡng mặt đường:* Bao gồm sửa chữa ổ gà; láng các vết nứt dọc và nứt ngang; láng các vết nứt rạn da cá sấu; vệ sinh mặt đường và vai đường; Sửa chữa lún lõm mặt đường; sửa chữa vỡ mép mặt đường; sửa chữa lề đường.

- *Thứ hai: Biển báo, an toàn giao thông, chiếu sáng:* Bao gồm sửa chữa biển hướng dẫn, biển báo nguy hiểm và các biển báo giao thông; sơn mặt đường; sửa chữa và sơn cột Km, cọc tiêu và cọc H; sửa chữa và sơn mốc lộ giới; sửa chữa (và sơn nếu cần) rào tôn sóng; thay thế và sửa chữa hệ thống chiếu sáng (cho những đoạn không thuộc trách nhiệm của chính quyền đô thị địa phương).

- *Thứ ba: Thoát nước, cây cỏ và ta luy:* Bao gồm nạo vét và sửa chữa bó vỉa, rãnh thoát nước có nắp đậy; nạo vét và sửa chữa các rãnh thoát nước hở có lát đá và không lát đá, kênh mương, bậc nước và rãnh đỉnh; nạo vét và sửa chữa nhỏ cống, cửa thu và cửa xả; kiểm soát cây cỏ và cắt cành;

- *Thứ tư: Các công trình trên đường:* bao gồm bảo trì cầu; bảo trì tường chắn; nạo vét lòng sông.

Khi thực hiện Hợp đồng PBC, Chủ quản lý khai thác CTĐB chuẩn bị và cung cấp đầy đủ hồ sơ kỹ thuật cho nhà thầu. Dựa vào đó, nhà thầu tự đưa ra sáng kiến làm bất kỳ việc gì cần thiết và hiệu quả để đạt được mức chất lượng yêu cầu. Chủ quản lý khai thác CTĐB chuyển gánh nặng rủi ro đáng kể sang cho nhà thầu nên tạo điều kiện cho nhà thầu chủ động trong công việc thực hiện hợp đồng. Do đó, việc quản lý hợp lý, xử lý kịp thời và giải pháp kỹ thuật phù hợp có ý nghĩa hết sức quan trọng.

Đối với công tác Khôi phục ban đầu: Ngoài khối lượng các hạng mục chính là quản lý và BDTX; trong hợp đồng PBC còn bao gồm khối lượng công tác khôi phục ban đầu và tách biệt với công việc quản lý và BDTX. Việc này nhằm mục đích đưa tuyến đường đạt được mức độ phục vụ quy định trước. Thông thường, các nhà thầu tiến hành thực hiện công tác khôi phục ban đầu ở giai đoạn đầu tiên khi thực hiện hợp đồng. Việc nghiệm thu, thanh toán cho công tác này được tách riêng thành một khoản kinh phí. Công tác nghiệm thu và thanh toán theo khối lượng thực hiện (không vượt quá khối lượng trong HSMT) và đơn giá trúng thầu.

Công tác bảo trì: Hiện nay, khi thực hiện hợp đồng, Chủ quản lý khai thác CTĐB thanh toán cho nhà thầu một khoản trọn gói hàng tháng (được nhà thầu đề xuất trong quá trình đấu thầu và quy định trong hợp đồng) với điều kiện là nhà thầu đảm bảo tuyến đường đạt được “mức độ phục vụ” theo quy định của hợp đồng sau khi được tư vấn kiểm tra xác nhận tất cả các tiêu chí về chất lượng thực hiện. Nhà thầu không được thanh toán trực tiếp cho “các đầu vào” mà nhà thầu thực hiện để đảm bảo và duy trì “mức độ phục vụ” của đường.

Trong quá trình thực hiện, nhà thầu thường bố trí các hạt giao thông trên mỗi đoạn tuyến, mỗi hạt có 15- 20 công nhân, mỗi công nhân chịu trách nhiệm bảo dưỡng 2- 3Km đường, bao gồm công tác vệ sinh lòng đường, phát cỏ, bạt lề đường, tuần tra bảo vệ tài sản trên đường, khơi thông cống rãnh, báo cáo tình hình tai nạn trên tuyến, phối hợp thanh tra giao thông và địa phương xử lý vi phạm hành lang giao thông.

Lớp phủ định kỳ: Trong hợp đồng bao gồm khối lượng lớp phủ định kỳ bằng BTN được tiến hành để tăng cường độ cho mặt đường và đảm bảo độ êm thuận. Tư vấn và Chủ quản lý khai thác CTĐB tiến hành kiểm tra xem xét chấp thuận trên cơ sở khuyến nghị của nhà thầu về các đoạn tuyến cần thiết phải thi công lớp phủ định kỳ. Sau đó nhà thầu khảo sát thiết kế bản vẽ thi công, trình tư vấn kiểm tra xem xét phê duyệt, báo cáo Chủ quản lý khai thác CTĐB phê duyệt, nhà thầu tiến hành thi công.

Công tác sửa chữa khẩn cấp: Khi thực hiện hợp đồng, những khối lượng công việc mà Nhà thầu phải tiến hành sửa chữa hư hỏng do diễn biến bất thường của thiên nhiên, kịp thời sửa chữa hư hỏng tại các vị trí bằng các khối lượng công việc gồm: Đào mặt đường; cào bóc mặt đường; đắp cấp phối đá dăm loại 1 và loại 2... Và kinh phí thực hiện khối lượng này chỉ được thanh toán khi xảy ra sự cố; giá trị thanh toán bằng khối lượng thực tế nhân với đơn giá của công việc đã ký kết trong hợp đồng.

Bảng 3.6 sau đây trình bày tổng hợp các nội dung chính trong công tác quản lý hợp đồng đối với các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ.

Bảng 3.6 – Quản lý quá trình thực hiện hợp đồng đối với các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

TT	Nội dung	Hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng	Hợp đồng PBC
1	Năng lực quản lý	- Chủ quản lý khai thác CTĐB yêu cầu Nhà thầu phải chủ động thực hiện công việc theo đúng	- Chủ quản lý khai thác CTĐB kiểm tra việc tuân thủ và đáp ứng về mức độ phục vụ đã thỏa thuận, sự tuân thủ

TT	Nội dung	Hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng	Hợp đồng PBC
	của Chủ quản lý khai thác CTĐB	TCCS 07:2013/TCĐBVN - Chủ quản lý khai thác CTĐB trực tiếp quản lý các hoạt động của Nhà thầu bảo trì, tổ chức và thực hiện kiểm tra, đánh giá các hoạt động của Nhà thầu - Chủ quản lý khai thác CTĐB phối hợp với cơ quan QLĐB kiểm tra đột xuất, định kỳ và kiểm tra đặc biệt .	của Nhà thầu theo luật pháp cũng như quy định hiện hành - Chủ quản lý khai thác CTĐB không được chỉ đạo về loại và khối lượng công tác bảo trì sẽ phải tiến hành. - Chủ quản lý khai thác CTĐB chuyển gánh nặng rủi ro đáng kể sang cho Nhà thầu, nên Nhà thầu phải chủ động trong công việc thực hiện hợp đồng
2	Nội dung của hợp đồng bảo trì CTĐB	- Nhà thầu có xu hướng muốn đạt tới khối lượng công việc tối đa để có thể lợi nhuận của mình cũng tăng lên	- Nhà thầu bảo trì tự đưa ra sáng kiến làm bất kỳ việc gì và hiệu quả để đạt được mức chất lượng yêu cầu. Nhà thầu có quyền tự quyết định từ khâu thiết kế, thực hiện và trách nhiệm duy trì chất lượng công việc để đạt được Mức độ phục vụ theo yêu cầu - Nếu khối lượng công việc tăng lên thì lợi nhuận của Nhà thầu sẽ bị giảm nên các Nhà thầu luôn phải tính toán hiệu quả tổng thể, tự kiểm soát chất lượng các công việc của hợp đồng
3	Năng lực của Nhà thầu	- Khi triển khai đấu thầu bảo trì CTĐB, các gói thầu có quy mô, khối lượng cũng như giá trị gói thầu lớn, các DN bảo trì là các công ty dịch vụ công ích Nhà nước không đáp ứng đủ điều kiện năng lực tài chính, thiết bị, con người theo yêu cầu. - Gặp khó khăn khi lựa chọn Nhà thầu phù hợp	- Năng lực của nhà thầu phải cao hơn so với năng lực thông thường của các nhà thầu bảo trì truyền thống - Nhà thầu hoàn toàn chịu trách nhiệm về việc ước tính loại công việc và khối lượng Cải tạo cần thiết để đáp ứng được các yêu cầu của hợp đồng - Nhà thầu phải chủ động trong thực hiện và quản lý hợp đồng
4	Thành phần tham gia thực hiện hợp đồng bảo trì	- Xuất hiện thêm nhiều DN mới ở lĩnh vực khác tham gia bảo trì CTĐB, thu hút lao động có kinh nghiệm, cạnh tranh với DN bảo trì CTĐB truyền thống, góp phần nâng cao hiệu quả của việc thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB	- Các đơn vị, doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế đáp ứng đầy đủ năng lực đều có thể tham gia đấu thầu và thực hiện hợp đồng bảo trì theo hợp đồng PBC

Nguồn: NCS tổng hợp

3.2.5 Công tác nghiệm thu, thanh quyết toán hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Đối với hai hình thức hợp đồng bảo trì CTĐB theo chất lượng thực hiện đã và đang áp dụng, việc thanh toán căn cứ vào tình trạng kỹ thuật, chất lượng công trình; thực hiện nghiệm thu, thanh toán theo từng tháng. Điều này giúp nhà thầu bảo trì đảm bảo nguồn tài chính để có thể chủ động trong kế hoạch bảo trì các công việc tiếp theo, hạn chế tình trạng chậm tiến độ do thiếu nguồn vốn.

Từ khi thành lập Quỹ bảo trì CTĐB, các hoạt động thu chi cho hoạt động bảo trì CTĐB do Quỹ thực hiện; đặc biệt là từ năm 2017, thực hiện theo quy định của pháp luật về Luật Phí, lệ phí và Luật Ngân sách Nhà nước, nguồn thu của Quỹ Bảo trì đường bộ từ phí sử dụng đường bộ (thu qua đầu phương tiện) nộp toàn bộ vào ngân sách Nhà nước. Toàn bộ nhu cầu chi cho quỹ BTĐB đều do ngân sách Nhà nước cấp. Việc phân chia phần 35% phí thu được do Bộ Tài chính tham mưu trình Thủ tướng Chính phủ quyết định cấp cho các địa phương.

Về hoạt động thu chi trong giai đoạn 2013-2018, Quỹ bảo trì CTĐB bộc lộ nhiều tồn tại, quá trình nghiệm thu, thanh toán, quyết toán tại các đơn vị trong việc sửa chữa định kỳ và sửa chữa đột xuất vẫn còn tính trùng, tính thừa khối lượng, một số đơn giá thanh toán chưa phù hợp; điển hình có thể kể đến đó là kết quả công tác kiểm toán giai đoạn 2015-2016 đã phát hiện và loại trừ 9,7 tỷ đồng trong đó sai sót khối lượng là 7,6 tỷ đồng, sai sót đơn giá là 1,7 tỷ đồng và sai sót khác là 548 triệu đồng [69]....

Ngoài ra, theo cơ chế vận hành mới, Bộ GTVT nhận thấy vai trò của Hội đồng quản lý quỹ BTĐB Trung ương có hạn chế, không đảm bảo hiệu quả như trước đây. Trên cơ sở kết quả đánh giá, tổng kết 5 năm hoạt động của quỹ BTĐB Trung ương, dựa trên ý kiến từ cả Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ GTVT, Thủ tướng Chính phủ đã cho phép giải thể Hội đồng quản lý quỹ BTĐB Trung ương.

3.2.5.1 Công tác nghiệm thu, thanh quyết toán của hợp đồng khoán bảo dưỡng thường xuyên công trình đường bộ theo chất lượng

Nhà thầu sẽ được thanh toán đúng theo giá trị Hợp đồng sau khi đã thực hiện công tác BDTX đảm bảo đúng các yêu cầu chất lượng đã ký kết trong hợp đồng, thực hiện quản lý khoán theo mục tiêu chất lượng, dùng phương pháp chấm điểm theo các tiêu chí làm cơ sở nghiệm thu, thanh quyết toán

a. Nghiệm thu tháng

Trước khi nghiệm thu tháng, Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu bảo trì phối hợp lập báo cáo kết quả khối lượng thực hiện trong tháng tổ chức nghiệm thu tháng, riêng tháng cuối quý thì lập thêm báo cáo quý.

Thời gian nghiệm thu thường tiến hành từ ngày 25 đến ngày 05 của tháng sau. Riêng quý IV được tiến hành từ ngày 10 đến ngày 20/12 hàng năm.

Lịch nghiệm thu từng tháng do Chủ quản lý khai thác CTĐB thông báo bằng văn bản; lịch cụ thể từng tuyến đường cần kiểm tra nghiệm thu do Chủ quản lý khai thác CTĐB lựa chọn và thông báo cho Nhà thầu bảo trì và các bên liên quan trước 01 ngày để các bên bố trí người tham dự nghiệm thu. Các tháng cuối của mỗi quý, việc nghiệm thu được kết hợp với công tác đánh giá chất lượng đường để phục vụ cho công tác lập dự toán quý tiếp theo.

Các thành viên Hội đồng nghiệm thu được tham gia đánh giá về kết quả công tác để nghiệm thu. Trên cơ sở kết quả kiểm tra hiện trường, các hồ sơ, báo cáo của cán bộ giám sát của Chủ quản lý khai thác CTĐB, Nhà thầu và các ý kiến đánh giá, các Thành viên Hội đồng thảo luận thống nhất kết quả nghiệm thu. Trường hợp Hội đồng còn có ý kiến khác nhau về kết quả thực hiện và nghiệm thu thì Chủ tịch Hội đồng là người quyết định cuối cùng và chịu trách nhiệm về xác định kết quả nghiệm thu.

Tổ chức nghiệm thu: Nhà thầu phải chuẩn bị các điều kiện cần thiết để nghiệm thu: Phương tiện đi lại, các biên bản, báo cáo của cán bộ theo dõi ...

Cơ sở nghiệm thu: Dự toán được phê duyệt; các văn bản liên quan đến kết quả nghiệm thu (quản lý hành lang, hồ sơ cập nhật số liệu cầu đường, sổ tuần đường, các ý kiến thông báo của đại diện Chủ quản lý khai thác CTĐB kèm theo hình ảnh về việc không thực hiện bảo trì); các quy định của Nhà nước về quản lý chất lượng CTXD.

b. Nghiệm thu quý

Các thành viên Hội đồng nghiệm thu được tham gia đánh giá về kết quả công tác để nghiệm thu. Trên cơ sở kết quả kiểm tra hiện trường, các hồ sơ, báo cáo của cán bộ giám sát của Chủ quản lý khai thác CTĐB, Nhà thầu và các ý kiến tham gia, các Thành viên Hội đồng thảo luận thống nhất kết quả nghiệm thu. Trường hợp Hội đồng còn có ý kiến khác nhau về kết quả thực hiện và nghiệm thu thì Chủ tịch Hội đồng là người quyết định cuối cùng và chịu trách nhiệm về xác định kết quả nghiệm thu.

Cơ sở nghiệm thu: Đề xuất kiến nghị của chủ quản lý khai thác CTĐB; Tài liệu, hồ sơ liên quan (như nghiệm thu tháng); Kết quả nghiệm thu của các tháng trong quý; Báo cáo của cán bộ của chủ quản lý khai thác CTĐB, Nhà thầu bảo trì về kết quả thực hiện trong quý và các tồn tại, dự kiến chấm điểm, đo đạc thực tế khối lượng của quý.

Kết quả nghiệm thu: Sau khi hoàn thành công tác nghiệm thu quý, chậm nhất 3 ngày, Hội đồng nghiệm thu quý thông báo kết quả nghiệm thu tới các bên liên quan.

Tổ chức nghiệm thu tại trụ sở của Nhà thầu: Kiểm tra công tác lưu trữ và cập nhật số liệu trong hồ sơ, tài liệu quản lý và cập nhật cầu đường, quản lý hành lang an toàn đường bộ, tình hình thực hiện chế độ báo cáo, công tác đếm xe, thống kê tai nạn giao thông, công tác tuần đường...

Tổng hợp các thông báo của đại diện chủ quản lý khai thác CTĐB kèm theo hình ảnh xác định việc để làm cơ sở trừ điểm.

Tổ chức nghiệm thu tại hiện trường : Hội đồng kiểm tra và nghiệm thu xác suất tối thiểu chiều dài 10% số Km đường và 25% số cầu. Đối với cầu lớn có chiều dài >300 m, tiến hành kiểm tra từng cầu. Các km đường và cầu nghiệm thu do chủ quản lý khai thác CTĐB lựa chọn bất kỳ để kiểm tra xác suất hoặc toàn bộ.

Riêng nghiệm thu công tác quản lý BDTX đường bộ đối với tuyến đường đã xuống cấp hoặc các đoạn tuyến có khối lượng thuộc công việc sửa chữa mặt đường khối lượng tập trung, vệ sinh dọn dẹp mặt đường đoạn qua thị trấn.. được đánh giá theo phương pháp chấm điểm căn cứ thực tế của đoạn tuyến đó sau khi sửa chữa.

Ngay sau khi nghiệm thu hiện trường, Chủ tịch Hội đồng nghiệm thu tổ chức chấm điểm để làm căn cứ thanh toán cho Nhà thầu. Phương pháp thanh toán và khấu trừ kinh phí như sau:

+ Nếu đạt được mức điểm từ 97% đến 100 % số điểm tối đa của tất cả các mục tiêu, tương ứng giá trị được thanh toán 100% kinh phí dự toán duyệt.

+ Nếu tổng số điểm đạt được dưới 70% số điểm tối đa sẽ không nghiệm thu thanh toán.

+ Nếu tổng số điểm các mục tiêu được đánh giá không đạt đủ số điểm tối đa, tùy theo tổng số điểm đạt được, giá trị thanh toán sẽ bị khấu trừ theo điều khoản đã ký kết trong hợp đồng.

c. Công tác quyết toán

Thực hiện công tác quyết toán theo quy định chung của Bộ tài chính, chủ quản lý khai thác CTĐB gửi 01 bộ hồ sơ đến cơ quan thẩm tra phê duyệt quyết toán, trong đó xác định đầy đủ, chính xác các thành phần theo biểu mẫu báo cáo quyết toán gồm: (i) Nguồn vốn đầu tư thực hiện dự án, chi tiết theo từng nguồn vốn đầu tư; (ii) Tổng chi phí đầu tư đề nghị quyết toán, chi tiết theo cơ cấu; (iii) Chi phí thiệt hại trong quá trình đầu tư; (iv) Chi phí được phép không tính vào giá trị tài sản; (v) Giá trị tài sản hình thành sau đầu tư.

3.2.5.2 Công tác nghiệm thu, thanh toán của Hợp đồng PBC

a. Các hình thức thanh toán

Các hình thức áp dụng cho hợp đồng PBC có thể thực hiện theo từng nội dung hợp đồng, cụ thể là:

+ *Dịch vụ bảo trì* dưới hình thức thanh toán trọn hàng tháng theo yêu cầu của nhà thầu căn cứ theo các điều kiện hợp đồng (đây sẽ là một khoản thanh toán hàng tháng được áp dụng trong suốt thời gian hợp đồng)

+ *Công tác khôi phục* dưới hình thức khoán trọn gói, cùng với việc chỉ ra các khối lượng sản phẩm thực hiện có thể đánh giá được để tuyến đường đạt được tiêu chuẩn chất lượng đã xác định trong hồ sơ mời thầu. Việc thanh toán được tiến hành theo tiến độ thực hiện các sản phẩm có thể đánh giá này;

+ *Công tác cải tạo* dưới hình thức đơn giá cho các sản phẩm của từng loại công tác cải tạo; việc thanh toán cho các công việc cải tạo sẽ được thực hiện theo đơn giá xác định cho các sản phẩm này.

+ *Đơn giá Sửa chữa khẩn cấp* dưới hình thức bảng khối lượng truyền thống. Thực hiện thanh toán sửa chữa khẩn cấp cho từng trường hợp nhất định, theo giá trị trọn gói do Nhà thầu ước tính và chủ quản lý khai thác CTĐB phê duyệt, trên cơ sở khối lượng ước tính và đơn giá

Ngoài ra, còn có một điều khoản về điều chỉnh giá có thể áp dụng cho tất cả các mức giá và công việc nhằm bù đắp cho những gia tăng về chỉ số chi phí.

b. Công tác nghiệm thu:

Các khối lượng thực hiện được nghiệm thu theo từng ngày, từng tháng với yêu cầu đảm bảo chất lượng của các vật liệu đầu vào, nhân lực và máy móc thiết bị thi công phải được tư vấn chấp thuận.

Việc nghiệm thu được tiến hành theo nội dung cụ thể như sau:

+ Để đảm bảo thực hiện đúng chất lượng công tác nghiệm thu hàng tháng, tiến hành việc kiểm tra chính thức hàng tháng cho 10% chiều dài đoạn tuyến. Nhà thầu phải chủ động kiểm tra tất cả các đoạn tuyến trong thời gian quy định.

+ Tiến hành kiểm tra các đoạn tuyến bằng cách chia các đoạn tuyến có chiều dài 1km, sau đó mỗi đoạn tuyến 1km lại được chia nhỏ thành các đoạn nhỏ có chiều dài 100m để kiểm tra 8 nhóm tiêu chí chính và cho ra % đáp ứng mức độ phục vụ, % trung bình cộng của các đoạn nhỏ dài 100m là % mức độ phục vụ của đoạn kiểm tra dài 1km và nó sẽ đại diện cho 10km.

+ Hàng tháng, nhà thầu được chủ quản lý khai thác CTĐB thanh toán một khoản tiền bằng số điểm trung bình cộng của các đoạn kiểm tra nhân với giá trọn gói hàng tháng đã được xác định ban đầu.

+ Nếu nhà thầu không thực hiện đúng các quy định để đường đáp ứng “Mức độ phục vụ” sau kiểm tra hàng tháng, nhà thầu sẽ bị trừ tiền. Mức trừ tiền được tính toán theo công thức đã quy định trong HSMT và Hợp đồng.

+ Trong trường hợp nhà thầu không xử lý triệt để những nguyên nhân dẫn tới việc “không đạt yêu cầu”, thì khoản tiền bị trừ sẽ tăng theo tháng bằng cách nhân đôi giá trị trọng số, không áp dụng mức trần, cho tới khi khắc phục đạt được yêu cầu và được nghiệm thu đầy đủ.

c. Công tác thanh toán:

Sau khi ký hợp đồng, chủ quản lý khai thác CTĐB tạm ứng cho nhà thầu 10% giá trị hợp đồng được chấp thuận cho công tác khôi phục ban đầu trừ đi các khoản tạm tính, dự phòng khối lượng và dự phòng về giá, thuế giá trị gia tăng theo từng loại tiền dùng để thanh toán Giá hợp đồng.

Ngay sau khi huy động các thiết bị, trạm trọng bê tông, văn phòng, nhân sự và đệ trình bản vẽ thi công, chủ quản lý khai thác CTĐB tiếp tục tạm ứng cho nhà thầu 10% giá trị hợp đồng.

Sau khi thực hiện khối lượng công tác khôi phục ban đầu, tư vấn và nhà thầu tiến hành đo đạc đánh giá theo đúng quy định kỹ thuật thì giám đốc dự án phê duyệt và chấp nhận phê duyệt chứng chỉ thanh toán tạm thời cho nhà thầu. Tiền tạm ứng được bắt đầu thu hồi từ chứng chỉ thanh toán tạm thời đầu tiên cho công tác khôi phục ban

đầu sau lần nhận khoản tạm ứng. Tỷ lệ khấu trừ là 30% giá trị chứng chỉ thanh toán tạm thời.

Nhà thầu nhận các khoản thanh toán một lần, thường là hàng tháng, nếu các dịch vụ được cung cấp đúng các quy định trong hợp đồng đã ký kết. Nếu không đạt được “Mức độ phục vụ”, nhà thầu sẽ bị trừ tiền căn cứ theo bảng giá trong hợp đồng và mức độ đạt điểm theo thang bảng điểm đánh giá các tiêu chí hàng tháng (nếu tháng nào đó không đạt được “Mức độ phục vụ” thì mức thanh toán sẽ bị cắt giảm hoặc bị treo lại). Một số công việc và dịch vụ khác cũng có thể được trả tiền dựa trên số tiền gộp (như sửa chữa định kỳ) và được trả theo tiến độ công việc hoặc khi công việc hoàn thành

Công tác thanh toán của gói thầu được thực hiện từng đợt cho các khối lượng công việc đã hoàn thành của từng nhà thầu trong liên danh, tương ứng với khối lượng hoàn thành của từng nhà thầu. Khi được nghiệm thu khối lượng, nhà thầu sẽ gửi đề nghị thanh toán tạm thời đến chủ quản lý khai thác CTĐB để thực hiện thủ tục thanh toán kèm theo các tài liệu cần thiết sau: (i) Bảng phân chia giá trị thanh toán theo đợt cho từng thành viên trong liên danh; (ii) Bảng tổng hợp kê khai giá trị thanh toán chi tiết từng HMCV hoàn thành; (iii) Biên bản nghiệm thu khối lượng công việc hoàn thành; (iv) Bản vẽ hoàn công từng hạng mục công trình.

d. Công tác quyết toán hợp đồng PBC:

Công tác quyết toán hợp đồng PBC thực hiện tương tự như hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng.

Bảng 3.7 sau đây tổng hợp các nội dung cơ bản nhất trong công tác nghiệm thu, thanh quyết toán của các hợp đồng bảo trì CTĐB.

Bảng 3.7 – Nội dung công tác nghiệm thu, thanh quyết toán của các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

TT	Nội dung	Hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng	Hợp đồng PBC
1	Công tác thanh toán	- Nhà thầu được thanh toán đúng theo giá trị hợp đồng sau khi đã thực hiện công tác BDTX đảm bảo đúng các yêu cầu chất lượng đã ký	- Được thực hiện từng đợt cho các khối lượng công việc đã hoàn thành của từng nhà thầu trong liên danh, tương ứng với khối lượng hoàn thành của từng nhà thầu thực hiện. - Thực hiện theo từng nội dung hợp đồng, trong đó:

TT	Nội dung	Hợp đồng khoán BDTX CTĐB theo chất lượng	Hợp đồng PBC
		kết, thực hiện quản lý khoán theo chất lượng, dùng phương pháp chấm điểm theo các tiêu chí làm cơ sở nghiệm thu, thanh quyết toán	+ <i>Dịch vụ bảo trì</i> thực hiện hình thức thanh toán trọn hàng tháng; + <i>Công tác khôi phục</i> thực hiện hình thức khoán trọn gói + <i>Công tác cải tạo</i> thực hiện hình thức đơn giá cho các sản phẩm của từng loại công tác cải tạo; việc thanh toán cho các công việc cải tạo sẽ được thực hiện theo đơn giá xác định cho các sản phẩm này + <i>Đơn giá Sửa chữa khẩn cấp</i> thực hiện theo cách thức lập bảng khối lượng truyền thống
2	Công tác nghiệm thu	- Nghiệm thu theo tháng và theo quý	- Các khối lượng thực hiện được nghiệm thu theo ngày với yêu cầu đảm bảo chất lượng của các vật liệu đầu vào, nhân lực và máy móc thiết bị thi công phải được tư vấn chấp thuận
3	Công tác quyết toán	Thực hiện công tác quyết toán theo quy định chung của Bộ tài chính, Chủ quản lý khai thác CTĐB gửi 01 bộ hồ sơ đến cơ quan thẩm tra phê duyệt quyết toán	

Nguồn: NCS tổng hợp

3.3 Đánh giá kết quả quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ tại Việt Nam giai đoạn 2013 - 2018

Giai đoạn 2013 - 2018, Tổng cục ĐBVN đã triển khai đấu thầu các gói thầu bảo trì CTĐB dựa trên chất lượng thực hiện. Qua nghiên cứu thực trạng, NCS xin tổng kết những kết quả đạt được, những hạn chế chủ yếu và những nguyên nhân cơ bản của những hạn chế trong công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB giai đoạn 2013 - 2018.

3.3.1 Kết quả đạt được

Căn cứ vào thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB giai đoạn 2013 - 2018 cho thấy việc quản lý hợp đồng bảo trì theo chất lượng thực hiện thông qua đấu thầu công khai đã đạt được những kết quả nhất định, tiết kiệm chi phí và đảm bảo chất lượng phục vụ của các công trình đường bộ tại Việt Nam, cụ thể là:

3.3.1.1 Tăng cường quản lý nhà nước, bổ sung văn bản pháp quy liên quan đến hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Từ năm 2013, Đảng và Nhà nước đã quan tâm, bổ sung và ngày càng hoàn thiện việc ban hành văn bản pháp luật về hoạt động bảo trì CTĐB. Thông qua một loạt

những Nghị định, thông cụ thể đã góp phần giải quyết kịp thời các vướng mắc, khó khăn trong quá trình thực hiện hoạt động bảo trì; áp dụng linh hoạt nhiều hợp đồng bảo trì như đấu thầu hợp đồng đặt hàng BDTX; hợp đồng khoán công tác bảo trì CTĐB theo mục tiêu chất lượng; hợp đồng bảo trì PBC.

Bên cạnh đó, việc ban hành các chính sách cụ thể về việc lập, giao kế hoạch bảo trì phù hợp với điều kiện thực tế đã kịp thời trong việc lập kế hoạch đấu thầu các gói thầu. Từ đó, triển khai thực hiện những hợp đồng bảo trì CTĐB nhằm đáp ứng nhu cầu bảo trì ngày càng tăng của nước ta trong giai đoạn hiện nay.

Đồng thời, từng bước xây dựng các tiêu chuẩn, quy định kỹ thuật và các định mức trong lĩnh vực bảo trì cũng góp phần nâng cao hiệu quả việc thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ, bao gồm: Xây dựng “Định mức bảo dưỡng thường xuyên đường bộ” số 3409/QĐ-Bộ GTVT, ngày 08/9/2014; Tiêu chuẩn kỹ thuật bảo dưỡng thường xuyên đường bộ, TCCS 07:2013/TCĐBVN, ngày 07/10/2013....

3.3.1.2 Nâng cao hiệu quả đấu thầu lựa chọn nhà thầu thực hiện hợp đồng bảo trì

Trong thời gian qua, chất lượng công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB đã được nâng cao và đạt được những kết quả tích cực như sau:

- Thông qua các văn bản về hoạt động bảo trì đường bộ đã đạt được các kết quả tích cực trong việc thực hiện quản lý đấu thầu tại các cấp, góp phần nâng cao chất lượng quản lý đấu thầu. Việc tăng cường công tác quản lý nhà nước về đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ đấu thầu đã góp phần nâng cao năng lực hoạt động của các cơ quan QLDB, các Chủ quản lý khai thác CTĐB trong hoạt động bảo trì CTĐB.

- Năng lực của đội ngũ cán bộ tham gia công tác đấu thầu từng bước được nâng cao, các cán bộ tham gia công tác đấu thầu đều được tham gia các khóa đào tạo về đấu thầu, có chứng chỉ đấu thầu và được đào tạo về quy trình đấu thầu các gói thầu cũng như các hợp đồng theo đúng quy định do Nhà nước ban hành.

- Chất lượng HSMT về cơ bản đã đáp ứng được các yêu cầu, quy định của công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB, các chủ quản lý khai thác CTĐB đã nâng cao việc kiểm soát công tác lập HSMT nên chất lượng HSMT tương đối đầy đủ và chi tiết các thông tin cần thiết cho các Nhà thầu lập HSDT đảm bảo chất lượng.

- Đặc biệt, từ năm 2018, Tổng cục ĐBVN đã tổ chức đấu thầu bảo trì CTĐB qua mạng với mục đích hạn chế tối đa sự can thiệp của con người để đảm bảo minh bạch,

cạnh tranh, tiết kiệm khoảng 10% chi phí, góp phần nâng cao hiệu quả đầu tư của nguồn vốn bảo trì CTĐB, hạn chế những hành vi tiêu cực trong công tác đấu thầu.

Nhằm hướng dẫn thực hiện hình thức này, ngày 15/11/2017 Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã ban hành Thông tư 04/2017/TT-BKHĐT quy định chi tiết về lựa chọn nhà thầu qua hệ thống mạng đấu thầu quốc gia. Khi áp dụng đấu thầu qua mạng, chủ quản lý khai thác CTĐB dễ dàng quản lý thông tin nhà thầu, hồ sơ các dự án, giảm thiểu giấy tờ lưu trữ, dễ dàng trích xuất lại trong quá trình kiểm tra, thanh tra.

Đồng thời, việc đấu thầu qua mạng đã tạo nhiều điều kiện thuận lợi cho nhà thầu về giảm thủ tục hành chính, văn bản giấy tờ, tự động hóa các thao tác trong đấu thầu; không cần phải sao chụp, đóng quyển hồ sơ, cước phí vận chuyển, tiết kiệm được từ 5-10 triệu đồng, giảm thiểu được không gian lưu trữ hồ sơ; thuận lợi cho các Nhà thầu khi đấu thầu các gói thầu phát hành từ địa phương khác, xa về khoảng cách địa lý. [19]

Nhà thầu có thể nhập lần lượt các biểu mẫu dự thầu dưới dạng web form theo từng bước, từng giai đoạn, hệ thống sẽ tự lưu lại thông tin nhà thầu khai báo, không cần phải khai lại khi có sự cố xảy ra. Hệ thống có chức năng thông báo tự động các giao dịch giữa chủ quản lý khai thác CTĐB với nhà thầu giúp nhà thầu không phải túc trực trên mạng để cập nhật thông tin gói thầu. Ngoài ra, dung lượng HSĐT có thể lên đến 300 MB, tăng 15 lần so với trước đây, giúp tăng tiện ích cho Nhà thầu.

3.3.1.3 Nâng cao chất lượng thương thảo hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

- Thương thảo hợp đồng là một khâu để hoàn thiện thủ tục trong đấu thầu. Các chủ quản lý khai thác CTĐB đã tổ chức khá nghiêm túc việc thương thảo về hoàn thiện dự thảo văn bản hợp đồng; điều kiện cụ thể, phụ lục hợp đồng gồm danh mục chi tiết về phạm vi công việc, biểu giá, tiến độ thực hiện nhằm hoàn thiện và ký kết hợp đồng. Từ đó, tạo điều kiện nâng cao chất lượng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

- Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu thực hiện đúng quy định về quyền và nghĩa vụ đã được thỏa thuận và ký kết trong hợp đồng. Các chủ quản lý khai thác CTĐB đã triển khai thực hiện công tác quản lý, nghiệm thu đánh giá chất lượng thực hiện; có những biện pháp phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm hành lang đường bộ. Các nhà thầu bảo trì đã đáp ứng được những yêu cầu về quản lý chất lượng và tiến độ

cung cấp vật liệu, chất lượng đội ngũ cán bộ kỹ sư, công nhân và lực lượng máy móc thiết bị, công nghệ bảo trì tiên tiến trong quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB.

3.3.1.4 Nâng cao chất lượng quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

- Hiện nay Nhà nước chưa ban hành văn bản riêng phù hợp với đặc thù của từng loại hợp đồng bảo trì CTĐB, trong giai đoạn 2013 – 2018, kết hợp việc nghiên cứu áp dụng các quy định của Nhà nước về bảo trì và hợp đồng bảo trì CTĐB, quá trình quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB đã và đang từng bước được nâng cao chất lượng.

- Trong từng hợp đồng bảo trì CTĐB đã có quy định chỉ dẫn về các nội dung cơ bản sau: Công tác bàn giao, tiếp nhận, quản lý mặt bằng; tiếp nhận và bảo quản tim, cốt, mốc giới công trình; Phương án cung cấp vật liệu, nhân lực, máy và thiết bị thi công để thực hiện các công việc theo hợp đồng theo đúng hồ sơ thiết kế được phê duyệt và theo các tiêu chuẩn cơ bản về bảo trì CTĐB. Thực hiện trắc đạc, quan trắc công trình theo yêu cầu thiết kế; Kiểm soát chất lượng hợp đồng; giám sát thi công, xử lý, khắc phục các sai sót, ... Thí nghiệm kiểm tra chất lượng vật liệu xây dựng; Thực hiện nghiệm thu giai đoạn, nghiệm thu hoàn thành hạng mục công trình; Thực hiện các công tác bảo đảm an toàn, bảo vệ và vệ sinh môi trường, phòng chống cháy nổ; Bảo vệ công trường, mặt bằng thi công trong phạm vi xây dựng sau khi hoàn thành.....

- Các chủ quản lý khai thác CTĐB và các địa phương đã có sự phối hợp với nhau trong việc thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng giúp cho các nhà thầu thuận lợi trong quá trình triển khai thực hiện các hợp đồng.

- Giám sát việc thực hiện hợp đồng theo từng tháng, từng tuần, từng ngày làm việc nên đảm bảo khối lượng, chất lượng công việc, kiểm soát được tiến độ thi công, kịp thời khắc phục những sự cố xảy ra trong từng ngày làm việc trên công trường.

Việc quản lý thực hiện hợp đồng bảo trì ngày càng được cải thiện, nhà thầu phát huy được tính chủ động, các kỹ thuật và vật liệu tiên tiến; luôn được khuyến khích sáng tạo, áp dụng công nghệ mới trong quá trình thi công. Tạo điều kiện và cơ hội cũng như khuyến khích nhiều DN tư nhân trước đây chỉ tham gia thi công các gói thầu xây lắp (có công việc quy mô và giá trị lớn) quan tâm đến lĩnh vực bảo trì CTĐB.

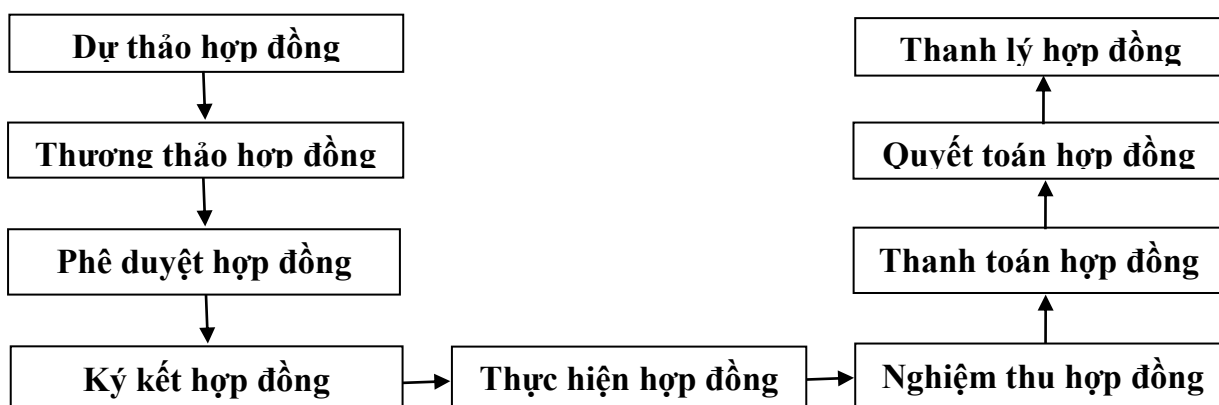
Ngoài ra, việc bố trí công lao động và thiết bị cần thiết để thực hiện công tác đảm bảo ATGT trong từng ngày cho từng hạng mục công việc giúp cho quá trình thi công

an toàn và hiệu quả hơn. Người sử dụng đường được hưởng lợi từ những con đường tốt hơn, an toàn hơn, tình trạng đường đồng đều hơn nhờ vào sự chất lượng bảo trì với phương pháp, trình độ kỹ thuật hiện đại hơn, chủ động hơn và kịp thời hơn.

Đặc biệt, cuối năm 2018 Tổng cục ĐBVN đã hoàn thành Dự thảo thông tư hướng dẫn tiêu chí yêu cầu về chất lượng, nghiệm thu quản lý và BDTX đối với tài sản CTĐB do Trung ương quản lý. Công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB đạt được kết quả tốt nhờ việc thực hiện đúng trình tự thực hiện hợp đồng theo quy định

Với nhiều hợp đồng bảo trì CTĐB đang được triển khai áp dụng, việc thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB của các Chủ quản lý khai thác CTĐB hiện nay là khá đa dạng, linh hoạt cho từng hợp đồng cụ thể. Trình tự thực hiện tương đối đầy đủ về mặt quản lý, các quyết định đều được thông qua ý kiến chỉ đạo của các cán bộ lãnh đạo phụ trách chuyên môn, tuân theo đúng quy định của pháp luật.

Về cơ bản, trình tự thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB bao gồm các bước trong hình 3.5 sau đây:



Hình 3.5 – Trình tự cơ bản thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Nguồn: NCS tổng hợp

3.3.1.5 Từng bước hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh quyết toán các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Thực hiện việc tạm ứng, thanh toán theo từng đợt nghiệm thu khối lượng và nhanh chóng nên các nhà thầu thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB đảm bảo nguồn tài chính và chủ động trong kế hoạch sửa chữa, bảo dưỡng cũng như quá trình thi công các công việc tiếp theo, hạn chế tình trạng chậm tiến độ do thiếu nguồn vốn thi công.

Các chủ quản lý khai thác CTĐB và các Nhà thầu bảo trì chủ động và nghiêm túc thực hiện việc lập hồ sơ quyết toán hợp đồng nên công tác giải ngân đảm bảo tiến độ,

thời gian quy định của Nhà nước. Đồng thời, đội ngũ cán bộ quản lý và giám sát ít hơn nên giúp cơ quan quản lý giảm bớt được các chi phí hành chính và chi phí gián tiếp.

3.3.2 Những hạn chế chủ yếu và nguyên nhân cơ bản của những hạn chế trong quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam

Bên cạnh những kết quả đạt được, công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam hiện nay vẫn còn những hạn chế và nguyên nhân cơ bản sau đây:

3.3.2.1 Hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong chính sách, pháp luật về hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

a. Những hạn chế chủ yếu trong chính sách, pháp luật:

Trong giai đoạn 2013 - 2018, các văn bản pháp quy điều chỉnh hoạt động quản lý khai thác và bảo trì CTĐB và các văn bản về hợp đồng bảo trì CTĐB đã được quan tâm và xây dựng phù hợp với cơ chế kinh tế thị trường.

Tuy nhiên, việc song hành thực hiện nhiều văn bản pháp luật vừa chưa đầy đủ vừa thiếu thống nhất, đặc biệt là chưa có văn bản quy phạm pháp luật quy định cụ thể về hợp đồng bảo trì nói riêng và hợp đồng bảo trì CTĐB nói riêng đã gây ra không ít khó khăn và tồn tại trong việc quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB, cụ thể như sau:

- Việc quản lý các hợp đồng bảo trì CTĐB chưa có hướng dẫn chi tiết phù hợp với đặc thù riêng mà tất cả các công việc liên quan đến quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB đều tham khảo và vận dụng theo các hướng dẫn của hợp đồng thi công xây dựng, chưa có hành lang pháp lý cho việc thanh toán chất lượng thực hiện và dựa trên sản phẩm hoàn thiện nên việc thực hiện gặp nhiều khó khăn.

- Hợp đồng bảo trì CTĐB hiện nay quy định chưa rõ ràng, thiếu chặt chẽ nên gặp nhiều khó khăn trong thực hiện, quản lý và giám sát. Bên cạnh đó, chưa phân rõ quyền, nghĩa vụ của các chủ thể tham gia hợp đồng nên dẫn đến việc thực hiện tùy tiện, thiếu minh bạch và thiếu tinh thần nghiêm túc trong khi thực hiện những cam kết đã ký kết trong hợp đồng, gây nên những bất đồng và tranh chấp, các bên đùn đẩy trách nhiệm cho nhau và công tác giải quyết tranh chấp gặp nhiều khó khăn.

- Pháp luật về hợp đồng bảo trì CTĐB chưa rõ ràng, chưa có quy định cụ thể, chưa có mẫu hợp đồng bảo trì CTĐB thống nhất cho các CTĐB trên toàn hệ thống nên cách thực hiện chưa thống nhất và đồng bộ. Do đó, việc nghiên cứu về cơ chế chính sách pháp luật về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB gắn với quy định hiện hành, có thể

ban hành mẫu hợp đồng bảo trì CTĐB sẽ giúp việc quản lý các hợp đồng thống nhất và tiết kiệm nguồn vốn đầu tư cho công tác bảo trì CTĐB.

b. Nguyên nhân cơ bản của những hạn chế trong chính sách, pháp luật

Thông qua kết quả khảo sát ý kiến của 205 phiếu điều tra hợp lệ đã nhận được, NCS đã tổng hợp những nhân tố ảnh hưởng cũng như đánh giá mức độ ảnh hưởng của các nhân tố, là những nguyên nhân cơ bản gây nên những hạn chế chủ yếu trong chính sách pháp luật quy định về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB thông qua bảng sau:

Trong đó: Đánh giá mức độ ảnh hưởng dựa trên thang điểm là

1 = Không ảnh hưởng; 2 = Ảnh hưởng ít; 3 = Ảnh hưởng trung bình;
4 = Ảnh hưởng nhiều; 5 = Ảnh hưởng rất nhiều

Bảng 3.8 – Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến chính sách pháp luật về hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

T T	Nội dung	Mức độ ảnh hưởng	
		Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1	Chưa xác định rõ sự khác biệt của hợp đồng bảo trì CTĐB và hợp đồng xây dựng	3.47	0.894
2	Chưa có văn bản quy định riêng cho hợp đồng bảo trì CTĐB trong giai đoạn đưa công trình vào khai thác sử dụng.	3.50	0.790
3	Các tiêu chuẩn, quy chuẩn về bảo trì CTĐB, định mức kinh tế - kỹ thuật về thiết kế, thi công bảo trì CTĐB chưa đầy đủ	3.54	0.801
4	Các văn bản pháp luật về đấu thầu, quy trình kỹ thuật, tiêu chuẩn và thủ tục đánh giá chất lượng hợp đồng bảo trì CTĐB, ...chưa đầy đủ và thống nhất	3.28	0.538

Nguồn: NCS tổng kết từ kết quả khảo sát

Qua phân tích kết quả khảo sát có thể thấy, mức độ ảnh hưởng của các nhân tố tương đối lớn nên đã gây ra nhiều hạn chế trong chính sách pháp luật về hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam hiện nay.

3.3.2.2 Hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì

a. Những hạn chế chủ yếu trong công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì

- Về chất lượng HSMT: Trong công tác đấu thầu, HSMT được xem là một trong những công cụ quan trọng nhất để chủ quản lý khai thác CTĐB lựa chọn được những nhà thầu thực sự có năng lực, kinh nghiệm thực hiện hợp đồng. Khi HSMT không đáp

ứng tiêu chuẩn quy định thì gây khó khăn cho việc lựa chọn được nhà thầu đủ năng lực, kinh nghiệm, tất yếu sẽ ảnh hưởng tới chất lượng thực hiện hợp đồng sau đấu thầu. Khi lựa chọn nhầm nhà thầu kém chất lượng, yếu kém về năng lực sẽ phát sinh nhiều hệ lụy như: tiến độ và chất lượng bảo trì CTĐB không đảm bảo, chủ quản lý khai thác CTĐB lại phải “gánh” những kết quả không mong đợi này.

Thực tế với nhiều gói thầu bảo trì CTĐB hiện nay khi phát hành HSMT đấu thầu bảo trì CTĐB, nhiều Chủ quản lý khai thác CTĐB chưa thực hiện hết trách nhiệm nên nhiều HSMT chưa chuẩn bị tốt, nội dung còn chung chung, mập mờ gây khó hiểu cho nhà thầu cũng như cho việc đánh giá; đôi khi yêu cầu của HSMT quá cao so với yêu cầu thực tế của gói thầu. Việc lập và phê duyệt HSMT còn xảy ra tình trạng quy định một số nội dung chưa phù hợp với quy mô, tính chất của gói thầu và quy định của pháp luật khiến cho các Nhà thầu gặp rất nhiều khó khăn trong việc lập HSDT.

- *Về năng lực của đội ngũ cán bộ* tham gia hoạt động đấu thầu chưa đồng đều giữa các đơn vị, giữa các cấp QLĐB. Việc cập nhật các quy định mới chưa kịp thời dẫn đến còn lúng túng, phần lớn đội ngũ cán bộ chưa được đào tạo chuyên nghiệp về đấu thầu qua mạng, chưa có chứng chỉ hành nghề hoạt động đấu thầu nên việc triển khai công tác đấu thầu của nhiều đơn vị gặp khó khăn. Đặc biệt, từ khi áp dụng công tác đấu thầu bảo trì CTĐB qua mạng mà Tổng cục ĐBVN mới tiến hành áp dụng từ cuối năm 2018. Theo đánh giá của các cơ quan QLĐB, nhiều cán bộ thực hiện công tác đấu thầu còn thiếu kinh nghiệm; nhiều gói thầu chủ quản lý khai thác CTĐB phải thuê đơn vị tư vấn đấu thầu mà không giám sát quá trình thực hiện, có nhiều sai sót về thủ tục, hạn chế về chất lượng của HSMT.

- *Khi áp dụng đấu thầu qua mạng*, công tác truyền thông còn hạn chế, các nhà thầu chưa nắm bắt được thông tin liên quan để tham gia đấu thầu qua mạng; gặp nhiều khó khăn về hạ tầng, máy móc, khó khăn lớn nhất là việc lựa chọn được nhà thầu có năng lực thật sự; thậm chí có những gói thầu sau khi đấu thầu đã lựa chọn được nhà thầu rồi, nhưng khi mời đến thương thảo để ký hợp đồng nhà thầu lại không đến và Chủ quản lý khai thác CTĐB phải hủy kết quả và tổ chức đấu thầu lại từ đầu, gây lãng phí thời gian và tổn kém chi phí.

- *Về công tác đánh giá HSDT*: Còn chậm trễ trong việc đánh giá, thẩm định HSDT làm ảnh hưởng đến các nhà thầu tham gia dự thầu cũng như việc phải kéo dài

thời gian hợp đồng đặt hàng đối với những đơn vị đang thực hiện công tác quản lý, BDTX những công trình này. Ở một số gói thầu, việc đánh giá HSĐT của tổ chuyên gia đấu thầu thực hiện qua loa, chưa đi sâu đánh giá đề xuất kỹ thuật với năng lực thực tế của nhà thầu nên có tình trạng nhà thầu yếu kém về năng lực, kinh nghiệm mà vẫn được lựa chọn, dẫn đến chất lượng thực hiện kém và tiến độ thực hiện hợp đồng chậm.

- Ngoài ra, công tác đấu thầu bảo trì CTĐB hiện nay còn một vấn đề tồn tại cần có phương hướng điều chỉnh là các gói thầu sửa chữa định kỳ chủ yếu là gói nhỏ và siêu nhỏ (dưới 5 tỷ đồng), chỉ cho phép các nhà thầu là các doanh nghiệp cấp nhỏ và siêu nhỏ tham gia (Nghị định 63/2014/NĐ-CP), song gói thầu lại trải dài trên kinh phí thấp nên không hấp dẫn các nhà thầu có năng lực. Hoặc các gói thầu quản lý, BDTX các tuyến quốc lộ có giá gói thầu được duyệt quá thấp (trung bình 25 triệu đồng/01km/năm trong giai đoạn 2014 - 2017) nên không hấp dẫn nhà thầu, khi triển khai thực hiện đã gây nhiều khó khăn cho đơn vị trúng thầu [78].

b. Nguyên nhân cơ bản của những hạn chế trong công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì

Thông qua kết quả khảo sát ý kiến của các cán bộ, chuyên gia hoạt động trong lĩnh vực bảo trì CTĐB, NCS đã tổng hợp những nhân tố ảnh hưởng cũng như đánh giá mức độ ảnh hưởng của các nhân tố gây nên những hạn chế trong công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB qua bảng sau:

Bảng 3.9 – Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

T T	Nội dung	Mức độ ảnh hưởng	
		Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1	Chất lượng HSMT tại thời điểm đấu thầu thấp, chưa đáp ứng được yêu cầu đặt ra cho công tác lựa chọn nhà thầu	3.87	0.765
2	Chất lượng của đội ngũ cán bộ làm công tác đấu thầu thấp, thiếu trách nhiệm trong kiểm tra, giám sát (bao gồm cả chủ quản lý khai thác CTĐB và đơn vị tư vấn)	3.55	0.825
3	Vi phạm quy chế về đấu thầu bảo trì CTĐB như thông thầu, thiếu trung thực trong kê khai năng lực...	3.20	0.566
4	Chậm trễ trong việc đánh giá, thẩm định HSĐT làm ảnh hưởng đến thời gian thực hiện hợp đồng	3.26	0.521

Nguồn: NCS tổng kết từ kết quả khảo sát

Qua đó có thể nhận định rằng, những nhân tố nêu trên có mức độ ảnh hưởng tương đối lớn và chính là nguyên nhân cơ bản gây ra những hạn chế trong công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

3.3.2.3 Hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

a. Những hạn chế chủ yếu trong thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Hiện nay, đối với nhiều hợp đồng bảo trì CTĐB chưa theo đúng trình tự đầu tư, ví dụ: khi các bên liên quan chưa tiến hành thương thảo, ký kết hợp đồng thì chủ quản lý khai thác CTĐB đã thực hiện ký hợp đồng nguyên tắc và cho phép nhà thầu tổ chức thi công trước khi ký kết hợp đồng chính thức. Trên thực tế hiện nay, nhiều chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu chưa thực sự quan tâm và coi trọng công tác thương thảo và ký kết hợp đồng. Nếu công tác này làm không tốt sẽ dẫn đến hợp đồng bảo trì CTĐB bị chậm tiến độ, phát sinh khối lượng, giá...gây ảnh hưởng đến quản lý thực hiện hợp đồng. Mặt khác, không tiến hành thương thảo dẫn đến việc phát sinh mâu thuẫn, làm chậm tiến độ triển khai dự án, gây thiệt hại lớn về kinh tế cho tất cả các bên tham gia hợp đồng bảo trì CTĐB.

b. Nguyên nhân của những tồn tại trong trong thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Thông qua kết quả khảo sát ý kiến của các cán bộ, chuyên gia hoạt động trong lĩnh vực bảo trì CTĐB, NCS đã tổng hợp những nhân tố ảnh hưởng, mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố gây nên những khó khăn, tồn tại trong thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB thông qua bảng sau đây:

Bảng 3.10 – Đánh giá nhân tố ảnh hưởng đến công tác thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

TT	Nội dung	Mức độ ảnh hưởng	
		Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1	Công tác thương thảo, ký kết hợp đồng chưa chặt chẽ, chưa có trình tự thống nhất	3.60	0.860

Nguồn: NCS tổng kết từ kết quả khảo sát

Thông qua kết quả điều tra khảo sát cho thấy những nhân tố nêu trên có mức độ ảnh hưởng tương đối lớn, đó chính là nguyên nhân cơ bản gây ra những hạn chế trong thương thảo các điều khoản của hợp đồng và ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam hiện nay.

3.3.2.4 Hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

a. Những hạn chế chủ yếu trong quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

- Về công tác quản lý chất lượng, tiến độ thực hiện hợp đồng:

+ Những năm gần đây, khi thực hiện các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ đã gần như là sự chuyển giao rủi ro từ chủ quản lý khai thác CTĐB sang nhà thầu bảo trì, tuy nhiên các Nhà thầu chưa thực sự chủ động trong toàn bộ thời gian thực hiện hợp đồng như: xây dựng các biện pháp, kế hoạch, đồng thời thực hiện cả bảo dưỡng thường xuyên và duy tu sửa chữa định kì. Do đó, trong quá trình thực hiện chưa kiểm soát được những hư hỏng đột xuất, bất ngờ xảy ra trong quá trình thực hiện hợp đồng.

+ Theo Tổng cục ĐBVN, trên nhiều tuyến quốc lộ, cao tốc BOT do doanh nghiệp quản lý bảo trì có chất lượng BDTX chưa đạt yêu cầu; đơn vị BDTX chưa làm đúng tiêu chuẩn kỹ thuật quy định; nhiều đơn vị QLĐB chưa thực hiện nghiêm túc công tác quản lý, nghiệm thu đánh giá chất lượng, dẫn đến tình trạng chất lượng mặt đường xấu, phát sinh ổ gà, sinh lún, sơn kẻ mờ, cỏ cây chưa được phát quang, lề đường lún võng hoặc gồ cao, rãnh cống đọng rác,... nhưng không được sửa chữa kịp thời. [83]

+ Ngoài ra, công tác phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm lấn chiếm, tập kết vật tư, vật liệu, hàng hóa, nông sản, san lấp mặt bằng và đấu nối chưa được quản lý chặt chẽ, chưa phát hiện và xử lý đối với hư hỏng, mất mát hoặc nhỏ, di dời mốc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới; thậm chí làm ngơ trước các vi phạm, chậm phát hiện để báo cáo cơ quan quản lý đường bộ xử lý đối với các vi phạm; chưa quyết liệt ngăn chặn các vi phạm đất và hành lang đường bộ. [83]

- Về thời gian, quy mô thực hiện hợp đồng: Hiện nay các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ có thời gian thực hiện ngắn, cùng với quy mô chiều dài tuyến đường bảo dưỡng thường xuyên quá ngắn là rào cản khiến bộ phận nhà thầu không yên tâm đầu tư công nghệ, phương tiện, trang thiết bị để hiện đại hóa công tác bảo trì đường.

- *Về năng lực chuyên môn của chủ quản lý khai thác CTĐB:*

+ Chủ quản lý khai thác CTĐB chưa có hệ thống chế tài để xử lý các vi phạm hợp đồng của Nhà thầu một cách đồng bộ. Việc kiểm soát toàn bộ các tuyến đường có xe lưu thông gặp nhiều khó khăn; chi phí cho việc thanh tra, kiểm tra giám sát chưa đáp ứng đầy đủ.

+ Việc chỉ đạo công tác đền bù, giải phóng mặt bằng tại một số địa phương chưa hiệu quả, chưa quyết liệt nên tiến độ thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng tại một số địa phương chậm. Do đó, gây nên nhiều khó khăn cho các nhà thầu trong quá trình triển khai thi công, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện các hợp đồng [8].

+ Trong quá trình triển khai hợp đồng bảo trì CTĐB, một số cục, chi cục QLĐB, sở GTVT chưa thực hiện nghiêm túc công tác quản lý, còn dễ dãi trong việc nghiệm thu đánh giá chất lượng thực hiện. Cá biệt có đơn vị hoặc tuyến đường còn hiện tượng buông lỏng quản lý, dẫn đến chất lượng mặt đường xấu, xuất hiện mặt đường vỡ, ổ gà, sinh lún nhưng không được sửa chữa. Ngoài ra, việc phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm hành lang đường bộ như: lấn chiếm, san lấp mặt bằng và dấu nổi chưa được quản lý chặt chẽ, các cơ quan trực tiếp QLĐB chưa thực hiện hết trách nhiệm, các nhà thầu thực hiện công tác quản lý, BDTX đường bộ làm ngơ trước các vi phạm, chậm phát hiện để báo cáo cơ quan quản lý đường bộ xử lý đối với các vi phạm; chưa quyết liệt ngăn chặn các vi phạm đất và hành lang đường bộ.[46]

+ Bên cạnh đó, cơ quan quản lý đã không phê duyệt điều chỉnh các hợp đồng dự án, điều chỉnh TMĐT khi dự án có điều chỉnh, bổ sung các hạng mục công trình lớn; lập thẩm định và phê duyệt TMĐT còn có sai sót với giá trị lên tới 184 tỷ đồng. Liên quan đến công tác lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế, dự toán, chủ quản lý khai thác CTĐB bị Kiểm toán Nhà nước đánh giá là “chưa tuân thủ các quy định trong tiêu chuẩn áp dụng cho Dự án; quy trình và chỉ đạo của cấp quyết định đầu tư” làm tăng chi phí đầu tư lên gần 99 tỷ đồng [6].

- *Về năng lực của các Nhà thầu bảo trì công trình đường bộ:*

+ Các nhà thầu chưa đủ năng lực để độc lập thực hiện một gói thầu có quy mô, khối lượng và giá trị lớn với nhiều hạng mục công việc khác nhau. Để nâng cao năng lực thực hiện, các nhà thầu thường phải liên danh với nhau nên dẫn đến việc thực hiện công việc khó chặt chẽ và khó thống nhất....Đồng thời, do năng lực chưa đảm bảo yêu

cầu tham gia đấu thầu các gói thầu nên nhiều nhà thầu đã vi phạm luật đấu thầu như: gian dối trong báo cáo tài chính, khai khống doanh thu; đề xuất toàn bộ nhân sự đang làm công tác quản lý, BDTX cho một hợp đồng khác còn hiệu lực, có quy mô kỹ thuật và nhân sự tương tự gói thầu đang xét

+ Các thành viên trong liên danh thường thực hiện phân chia công việc theo tỷ lệ phần trăm, mà không thực hiện phân chia khối lượng theo chuyên môn hóa nên chưa phát huy hết được năng lực của doanh nghiệp trong quá trình thực hiện gói thầu.

+ Năng lực lập bản vẽ thiết kế chuyên nghiệp ngay từ đầu, với sự kiểm tra và kiểm soát chất lượng nội bộ chưa đạt kết quả cao, chủ yếu là nhà thầu không đạt tiêu chuẩn, quá trình thiết kế và phê duyệt lặp lại nhiều lần nên làm tăng chi phí, tốn kém về thời gian và lạm dụng nhân lực của tư vấn.

+ Các nhà thầu rất chậm trong việc thành lập các đơn vị tự quản. Do các đơn vị nằm trong liên danh đều muốn thành lập đơn vị tự quản cho riêng mình để chủ động theo dõi công việc của họ, dẫn đến là có nhiều đơn vị tự quản dẫn đến là không có đơn vị nào có cái nhìn tổng thể về chất lượng và tình trạng sử dụng đường.

+ Trong quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB, nhiều Nhà thầu chưa thực hiện chặt chẽ các quy định trong hợp đồng nên số vụ việc vi phạm hành lang an toàn đường bộ vẫn còn tồn tại, nhiều nhà thầu chưa báo cáo kịp thời các vi phạm hành lang an toàn, một số chi cục, sở GTVT chưa kiên quyết lập biên bản, xử lý vi phạm... Về chất lượng BDTX ở nhiều đoạn tuyến qua kiểm tra chưa đạt, phải xử lý nhà thầu và chấn chỉnh cả cơ quan quản lý (ví dụ Sở GTVT Hà Tĩnh, Thừa Thiên - Huế...) [82].

+ Đặc biệt, Việt Nam đang áp dụng rộng rãi hợp đồng PBC với đặc điểm là sự chuyển giao rủi ro từ chủ quản lý khai thác CTĐB sang nhà thầu bảo trì, nên đòi hỏi trách nhiệm rất lớn của Nhà thầu vì phải chịu trách nhiệm hoàn toàn về công việc, thiết kế, đảm bảo chất lượng, kiểm soát chất lượng, vật liệu, thí nghiệm và chất lượng thực hiện, bất kỳ sự hư hỏng sớm nào cũng đều phải được liên danh sửa chữa bằng chi phí của liên danh các nhà thầu. Ngoài ra, các nhà thầu Việt Nam hầu như chưa có nhiều kinh nghiệm thực hiện, chưa hiểu đúng bản chất Hợp đồng PBC nên gặp khó khăn trong phân bổ thoả đáng các rủi ro cho bên nào có khả năng quản lý chúng tốt nhất.

+ Hiện nay, việc ứng dụng công nghệ tiên tiến và vật liệu mới của các Nhà thầu bảo trì trong hoạt động BTĐB đã được quan tâm và đem lại những kết quả đáng kể.

Tuy nhiên, trong quá trình ứng dụng và đổi mới còn gặp nhiều khó khăn cần phải có những biện pháp cụ thể phải khắc phục, đó là: Thiếu sự chủ động, phải chờ đợi trong việc chuẩn bị nguồn hàng, nguồn vật liệu mới khi áp dụng thử nghiệm các công nghệ mới, phải phụ thuộc vào sự cung cấp của nước ngoài; Công tác kiểm tra theo dõi tình trạng kỹ thuật của CTĐB chủ yếu bằng thủ công, các tiêu chí kiểm tra chưa rõ ràng nên việc đưa ra biện pháp bảo trì hợp lý về thời gian, công nghệ bảo trì gặp khó khăn...

b. Nguyên nhân của những tồn tại trong quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Thông qua kết quả khảo sát ý kiến của các chuyên gia hoạt động trong lĩnh vực bảo trì CTĐB, NCS đã tổng hợp những nhân tố ảnh hưởng, mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố gây nên những hạn chế trong quản lý thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB qua bảng sau:

Bảng 3.11 – Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến công tác quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

T T	Nội dung	Mức độ ảnh hưởng	
		Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1	Năng lực chuyên môn của cơ quan QLĐB, chủ quản lý khai thác CTĐB còn nhiều hạn chế trong quản lý như: xử lý các vi phạm hợp đồng, chỉ đạo công tác đền bù, giải phóng mặt bằng.....	3.52	0.883
2	Năng lực nhà thầu về tài chính, nhân lực, thiết bị hiện đại, kinh nghiệm thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB còn hạn chế	3.18	0.541
3	Chất lượng thực hiện hợp đồng chưa đảm bảo, tiến độ thực hiện nhiều hợp đồng còn chậm so với hợp đồng đã ký kết	3.28	0.538
4	Công tác kiểm tra theo dõi tình trạng kỹ thuật của công trình chủ yếu bằng thủ công, tiêu chí kiểm tra, quản lý chưa rõ ràng	3.61	0.865

Nguồn: NCS tổng kết từ kết quả khảo sát

Thông qua kết quả điều tra khảo sát cho thấy những nhân tố nêu trên có mức độ ảnh hưởng tương đối lớn, đó chính là nguyên nhân cơ bản gây nên những hạn chế trong quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam hiện nay.

3.3.2.5 Hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong công tác nghiệm thu, thanh quyết toán hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

a. Hạn chế chủ yếu trong công tác nghiệm thu, thanh toán quyết hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

- Về công tác tạm ứng, thanh – quyết toán: Các chủ quản lý khai thác CTĐB luôn phải có kế hoạch để đảm bảo nguồn vốn nhiều năm cho bảo trì, giúp đảm bảo tiến độ thanh toán kịp thời, nhanh chóng cho Nhà thầu. Vì các hợp đồng thi công thường kéo dài hơn một năm, nên các nhà thầu gặp nhiều rủi ro, khó thu hồi vốn hoặc thu hồi vốn chậm. Do đó, cơ quan quản lý có thể giảm nhẹ những rủi ro tài chính này bằng cách dành ưu tiên ngân sách cho các nghĩa vụ hợp đồng.

+ Tuy kinh phí dành cho các hợp đồng bảo trì CTĐB đã tăng đáng kể nhưng chưa thể thực hiện hoạt động bảo trì theo định mức và tại Việt Nam hiện nay chưa có một quy trình thực hiện một cách thống nhất, hoàn chỉnh nên nhiều hợp đồng chưa thể thực hiện theo đúng tiến độ đã đề ra.

- Về nguồn vốn cho công tác bảo trì CTĐB:

+ Một khó khăn ảnh hưởng rất lớn đến công tác nghiệm thu, thanh quyết toán đó là nguồn vốn hiện nay mới đáp ứng được khoảng 50% nhu cầu bảo trì CTĐB Việt Nam [11]. Theo Tổng cục ĐBVN năm 2018 đã xử lý được 322 điểm đen, điểm tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT trên quốc lộ với chi phí 329 tỉ đồng, BDTX được 21.416km quốc lộ. Tuy nhiên, do nguồn vốn khó khăn nên hiện có 10.773km quốc lộ quá hạn trung tu, 5.123km đã quá thời hạn đại tu. Còn có trên 400 cầu yếu, hẹp trên quốc lộ cần nâng cấp [98]. Điều này ảnh hưởng đến công tác quản lý, vận hành khai thác và GTVT trên các tuyến đường. Đây chính là một trong những hạn chế lớn cần được quan tâm và khắc phục trong hoạt động bảo trì hiện nay.

+ Hiện nay, nhiều tuyến đường GTNT đã xuống cấp nhiều năm nay, các phương tiện giao thông đi lại khó khăn; do thiếu kinh phí bảo trì hằng năm nên không có kế hoạch sửa chữa, không được giao dự toán sửa chữa định kỳ. Mặt khác, do nguồn kinh phí hạn chế, nhiều địa phương không thực hiện hết các công việc của công tác BDTX, như: phát quang cây cỏ, khơi thông rãnh dọc, ngang, đắp, bạt lè, sơn cột tiêu, cột km, bổ sung thay thế biển báo... mà dồn kinh phí để sửa chữa một phần mặt đường đảm bảo giao thông, thậm chí còn dồn kinh phí chỉ để sửa chữa những tuyến đường hư hỏng có nguy cơ tắc đường; sử dụng kinh phí BDTX được cấp để thực hiện các hạng mục sửa chữa định kỳ, khắc phục hậu quả bão lũ và để trả nợ khối lượng năm trước.

+ Để quản lý bảo trì tốt CTĐB, thời gian tới các cơ quan quản lý CTĐB cần có kế hoạch cân đối bố trí kinh phí sửa chữa định kỳ hằng năm cho các tuyến đường phù hợp với tình trạng hư hỏng và thời gian khai thác. Đồng thời bố trí kinh phí khắc phục hậu quả lũ bão, bố trí cấm lại hệ thống mốc lộ giới, hệ thống cọc GPMB...

+ Ngoài ra, việc thực hiện nghiệm thu thanh toán gặp nhiều yếu tố bất hợp lý khiến Nhà thầu gặp nhiều khó khăn; mỗi dự án lại có một quy trình bảo trì riêng và quy trình này phải được thỏa thuận với Tổng cục ĐBVN. Sau mỗi năm duy tu sẽ tiến hành quyết toán. Trường hợp giá trị quyết toán của nhà đầu tư vượt chi phí đã thỏa thuận, Tổng cục cũng chỉ chấp nhận quyết toán theo giá trị đã thỏa thuận, nhưng khi giá trị quyết toán của nhà đầu tư thấp hơn giá trị đã thỏa thuận thì Tổng cục lại quyết toán theo chi phí thực tế. Quy định đó không khuyến khích các nhà đầu tư tiết kiệm chi phí và đổi mới công nghệ trong công tác bảo trì các CTĐB [50].

- *Về công tác quyết toán hợp đồng*: Một trong những tồn tại trong công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB chính là việc lập báo cáo và phê duyệt quyết toán các hợp đồng, vi phạm thời gian quyết toán của các chủ quản lý khai thác CTĐB và chậm thẩm tra, phê duyệt quyết toán nên ảnh hưởng đến công tác giải ngân.

b. Nguyên nhân của những hạn chế trong công tác nghiệm thu, thanh quyết toán hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Thông qua kết quả khảo sát ý kiến, NCS đã tổng hợp những nhân tố ảnh hưởng, đánh giá mức độ ảnh hưởng của các nhân tố gây nên những hạn chế chủ yếu trong công tác nghiệm thu, thanh toán hợp đồng bảo trì CTĐB thông qua bảng 3.12 sau đây:

Bảng 3.12 – Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến công tác nghiệm thu, thanh quyết toán hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

TT	Nội dung	Mức độ ảnh hưởng	
		Điểm trung bình	Độ lệch chuẩn
1	Nguồn vốn cho công tác bảo trì CTĐB còn rất thiếu, chưa đáp ứng được yêu cầu thực tiễn	3.26	0.559
2	Công tác nghiệm thu, thanh toán chưa kịp thời khiến nhà thầu gặp nhiều khó khăn về tài chính trong quá trình thực hiện các điều khoản hợp đồng	3.29	0.517
3	Quá trình nghiệm thu, thanh toán hợp đồng bảo trì CTĐB chưa được chuẩn hóa	3.19	0.564

Nguồn: NCS tổng kết từ kết quả khảo sát

Qua kết quả trên có thể kết luận rằng, sự ảnh hưởng tương đối lớn của những nhân tố trên chính là những nguyên nhân cơ bản gây ra những hạn chế trong công tác nghiệm thu, thanh toán hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam hiện nay.

Tóm lại, những kết quả nghiên cứu trên đây cho thấy các hợp đồng bảo trì CTĐB đã đem lại hiệu quả hơn cho công tác bảo trì CTĐB và đạt được một số kết quả khả quan như: (i) Công tác đảm bảo chất lượng, tiến độ thực hiện; (ii) Khuyến khích các nhà thầu nâng cao năng lực và trách nhiệm trong thực hiện hợp đồng; (iii) Công tác nghiệm thu, thanh toán khá chặt chẽ và đúng tiến độ.....Song bên cạnh đó, quá trình thực hiện hợp đồng vẫn còn nhiều tồn tại, khó khăn cần thiết phải có những giải pháp để khắc phục kịp thời; nhằm hoàn thiện và nâng cao chất lượng hợp đồng trong quá trình thực hiện cho các gói thầu trong các giai đoạn tiếp theo. Vì vậy, việc đề xuất những giải pháp cụ thể để hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB là rất quan trọng và cần thiết.

Kết luận chương 3

Nội dung chương 3 của Luận án đã nghiên cứu, phân tích thực trạng quản lý hoạt động bảo trì CTĐB Việt Nam cũng như thực trạng quản lý thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB trong giai đoạn 2013 - 2018. Từ đó, tổng hợp những kết quả đã đạt được cũng như những khó khăn, hạn chế về quản lý, điều khoản, nội dung và thủ tục ký kết hợp đồng bảo trì; về công tác đảm bảo chất lượng và tiến độ thực hiện của các hợp đồng; về năng lực của chủ quản lý khai thác CTĐB cũng như năng lực của nhà thầu bảo trì; về ứng dụng tiến bộ công nghệ và vật liệu mới trong bảo trì công trình đường bộ; Về công tác nghiệm thu, thanh – quyết toán các hợp đồng....Từ thực trạng đó nảy sinh nhu cầu cấp thiết là cần phải có những giải pháp cụ thể nhằm hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

Nhu cầu cấp thiết trên đây là cơ sở để nghiên cứu sinh đề xuất những giải pháp hoàn thiện tại chương 4 của luận án.

CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

4.1 Nhu cầu của công tác bảo trì công trình đường bộ Việt Nam

Trong bối cảnh nguồn lực NSNN hạn chế, nhu cầu bảo trì CTĐB tại Việt Nam ngày càng tăng, góp phần nâng cao năng lực phục vụ, kéo dài tuổi thọ của các CTĐB. Do đó, việc dự báo nhu cầu vận tải đường bộ, nắm bắt chính sách của nhà nước về công tác bảo trì CTĐB và nhu cầu công tác bảo trì CTĐB tại Việt Nam là rất cần thiết. Qua việc dự báo đó sẽ mở ra hướng đi đúng đắn cho việc đề xuất những giải pháp nâng cao chất lượng công tác bảo trì CTĐB, trong đó có một nội dung rất quan trọng cần phải thực hiện đó là hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

4.1.1 Nhu cầu vận tải đường bộ Việt Nam

Tại Việt Nam hiện nay, vận tải đường bộ đóng vai trò quan trọng, tỷ lệ đảm nhiệm vận tải hành khách chiếm 94,39% tổng lượng vận tải hành khách và 77,47% tổng khối lượng vận tải hàng hoá [20]. Do đó, các CTĐB được đầu tư phát triển ngày càng tốt hơn và cơ bản đáp ứng được vai trò là động lực thúc đẩy phát triển KT-XH, bảo đảm an ninh quốc phòng, hội nhập quốc tế. Bên cạnh đó, một yêu cầu cấp bách đặt ra là việc thực hiện bảo trì CTĐB cần phải được quan tâm và ưu tiên hàng đầu, giúp duy trì chất lượng sử dụng và an toàn trong lưu thông.

Trong điều kiện KT-XH phát triển, nhu cầu vận tải hành khách và vận tải hàng hóa bằng đường bộ ngày càng tăng là nguyên nhân ảnh hưởng rất lớn đến độ bền vững, tuổi thọ và chất lượng phục vụ của các CTĐB. Đồng thời, yếu tố khí hậu và thời tiết cũng tác động rất lớn đến chất lượng các CTĐB, phát sinh những hiện tượng biến dạng, hư hỏng, phá vỡ kết cấu của CTĐB. Vì thế, có thể nhận thấy trong thời gian tới, nhu cầu vận tải đường bộ sẽ ngày càng phát triển hơn nữa, sẽ kéo theo nhu cầu đầu tư xây dựng đường bộ và nhu cầu bảo trì CTĐB ngày càng tăng.

Bảng 4.1- Khối lượng vận tải đường bộ từ năm 2013 đến năm 2018

TT	Tên chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018
1	Vận chuyển hành khách							
	Khối lượng	triệu lượt người	2.660,5	2.863,5	3.104,7	3.401,9	3.760,0	4.206,6
	Tỷ lệ tăng (+), giảm (-) so với năm trước			+ 7,63%	+8,42%	+9,57%	+10,53%	+11,88%
2	Vận chuyển hàng hóa							
	Khối lượng	triệu tấn	763,79	821,7	877,63	969,72	1.070,57	1.195,9
	Tỷ lệ tăng (+), giảm (-) so với năm trước			+7,58%	+6,81%	+10,49%	+10,40%	+11,71%

Nguồn: NCS tổng hợp từ số liệu của Tổng cục thống kê

Căn cứ vào số liệu của bảng 4.1 cho thấy nhu cầu vận tải đường bộ ngày càng tăng, năm sau đều tăng hơn so với năm trước. Bên cạnh đó, dự báo nhu cầu vận tải đường bộ trong giai đoạn tới được cụ thể hóa trong Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2030 như sau:

Bảng 4.2 – Dự báo nhu cầu vận tải đường bộ đến năm 2030

TT	Tên chỉ tiêu	Dự báo nhu cầu vận tải đường bộ đến năm 2030
1	Vận chuyển hành khách	
	Khối lượng vận chuyển	14 tỷ lượt
	Khối lượng luân chuyển	667 tỷ hành khách.km
	Thị phần	95,36%
2	Vận chuyển hàng hóa	
	Khối lượng vận chuyển	4,3 tỷ tấn
	Khối lượng luân chuyển	2500 tỷ tấn.km
	Thị phần	57,80%

Nguồn: NCS tổng hợp [34]

Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2030 theo quyết định số 318/2014/QĐ-TTg đưa ra kết quả về tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm về sản lượng vận tải hàng hóa đường bộ giai đoạn 2013-2020 là 9,1%, hành khách là 10,7%; dự báo tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm về sản lượng vận tải hàng hóa đường bộ giai đoạn 2021-2030 là 6,7%, hành khách là 8,2% [34].

Đặc biệt, quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 xác lập mạng đường bộ cao tốc Việt Nam gồm 21 tuyến với tổng chiều dài 6.411 km, gồm 2 tuyến Bắc - Nam dài 3.083km; khu vực phía Bắc (14 tuyến dài 1.368 km); khu vực miền Trung và Tây Nguyên gồm 3 tuyến dài 264km; khu vực phía Nam gồm 7 tuyến dài 983km; 5 tuyến đường vành đai cao tốc tại Hà Nội và TP HCM dài 713km [36].

Tóm lại, nhu cầu vận tải đường bộ Việt Nam ngày càng tăng đòi hỏi việc đảm bảo CTĐB có chất lượng tốt là rất quan trọng; một trong những nhiệm vụ có vai trò quan trọng đó chính là phải đảm bảo hiệu quả công tác bảo trì CTĐB quốc gia.

4.1.2 Chính sách của Nhà nước về công tác bảo trì công trình đường bộ

Trong phát triển KT-XH, CTĐB có vai trò đặc biệt quan trọng, giữ cho huyết mạch giao thông của đất nước luôn thông suốt. Do đó, các CTĐB luôn được Đảng, Chính phủ ưu tiên đầu tư và phát triển thông qua việc liên tục bổ sung và hoàn thiện những văn bản pháp luật để quản lý hiệu quả hoạt động xây dựng, quản lý và khai thác bảo trì CTĐB; hoặc thông qua những chiến lược, quy hoạch phát triển CTĐB trong những năm gần đây. Để thực hiện tốt chủ trương phát triển bền vững, hiệu quả trong điều kiện thiếu hụt nguồn vốn đầu tư, công tác bảo trì CTĐB ngày càng được coi trọng nhằm phát huy tối đa năng lực phục vụ, kéo dài tuổi thọ của các CTĐB, góp phần tiết kiệm và sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư cho phát triển CTĐB của quốc gia.

Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ đã nêu quan điểm về công tác bảo trì như sau: “Coi trọng công tác bảo trì, áp dụng công nghệ tiên tiến, nâng cao năng suất lao động đảm bảo hiệu quả, bền vững trong khai thác kết cấu hạ tầng giao thông hiện có”; Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ cũng đề ra quan điểm: “Coi trọng công tác bảo trì để tận dụng tối đa năng lực kết cấu hạ tầng giao thông hiện có”, “đẩy mạnh ứng dụng tiến bộ khoa học, công nghệ mới, vật liệu mới vào lĩnh vực tư vấn, xây dựng, khai thác GTVT” [58].

Để cụ thể hóa các chủ trương của Đảng, Chính phủ đã ban hành nhiều văn bản pháp luật để hoạt động bảo trì CTĐB đạt hiệu quả tốt nhất về cách thức quản lý công tác bảo trì, cơ chế chính sách trong huy động vốn bảo trì, Nhằm triển khai kế hoạch hành động quốc gia theo quyết định số 622/QĐ-TTg ngày 10/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ. Bộ GTVT đã thực hiện quyết định số 2707/2018/QĐ-BGTVT nhằm hướng

tới phát triển CTĐB, đảm bảo ATGT, thuận tiện, hiệu quả và bền vững; trong đó ưu tiên và đảm bảo hiệu quả công tác bảo trì CTĐB; ưu tiên bố trí nguồn vốn cho công tác bảo trì, cải tạo điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường bộ; ưu tiên nguồn lực phát triển đồng bộ các CTĐB và bảo trì CTĐB.

Bảo trì CTĐB là một chiến lược quan trọng hiện nay tại Việt Nam, nhằm kéo dài tuổi thọ của đường, duy trì CTĐB ở tình trạng tốt nhất, khắc phục các hư hỏng gây ra trong quá trình khai thác và các yếu tố ảnh hưởng bất lợi của môi trường.

4.1.3 Nhu cầu công tác bảo trì công trình đường bộ

Để đạt được những mục tiêu cơ bản trong chiến lược phát triển GTVT đến năm 2030, kế hoạch về công tác bảo trì CTĐB có vai trò rất quan trọng. Những năm qua, nền kinh tế Việt Nam đang trong giai đoạn phục hồi do bị ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế thế giới và bắt đầu có những bước tăng trưởng nhanh với sự phát triển mạnh mẽ của các ngành vận tải, du lịch... nên nhu cầu vận tải đường bộ ngày càng phát triển nhanh. Việc thiếu nguồn vốn cho đầu tư xây dựng mới các CTĐB để đảm bảo nhu cầu lưu thông là một khó khăn lớn, nên bảo trì CTĐB lại càng giữ một vai trò quan trọng.

Theo Tổng cục ĐBVN, hiện nay còn tới trên 60% tổng chiều dài mạng lưới quốc lộ đã quá thời gian sửa chữa định kỳ. Trong đó, có trên 10.600km đã quá thời hạn trung tu và trên 5.700km quá thời kỳ đại tu do thiếu vốn. Ngoài ra, hệ thống quốc lộ vẫn còn trên 1,3% đường cấp phối, tỷ lệ đường BTN mới đạt khoảng 60%[45]. Năm 2018, Tổng cục đã trình lên Bộ GTVT “Đề án xác định nhu cầu vốn bảo trì quốc lộ đến năm 2030”, căn cứ vào khối lượng, đơn giá và trượt giá, nhu cầu vốn dành cho bảo trì CTĐB giai đoạn 2019 – 2030 theo phương án cơ sở là gần 300.000 tỷ đồng, riêng năm 2019 cần hơn 49.000 tỷ đồng. Phương án này đảm bảo đến năm 2020 tất cả các hệ thống quốc lộ sẽ được sửa chữa định kỳ theo đúng thời gian quy định [73].

Theo Tổng cục ĐBVN, năm 2019 có hơn 300 gói thầu bảo trì CTĐB phải đấu thầu để hoàn thành mục tiêu nâng cao tuổi thọ của đường và đáp ứng nhu cầu GTVT đường bộ an toàn và êm thuận của cả nước. Do đó, việc bố trí kịp thời kinh phí để thực hiện công tác đấu thầu và triển khai các hợp đồng bảo trì CTĐB là rất cần thiết trong công tác quản lý, bảo đảm ATGT, duy trì cấp hạng kỹ thuật trong khai thác, tình trạng kỹ thuật của các CTĐB xuống cấp nhanh chóng, tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT ...

4.2 Quan điểm đề xuất giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Căn cứ vào thực trạng hoạt động bảo trì CTĐB và thực trạng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB thời gian qua, NCS nhận thấy rằng việc đề xuất giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam là rất cần thiết. Nghiên cứu hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam cần được thực hiện trên cơ sở các quan điểm sau:

Quan điểm thứ nhất: Nhận thức đúng đắn và đầy đủ hơn về vị trí và vai trò của công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB. Công tác quản lý hợp đồng chính là nhân tố quan trọng ảnh hưởng đến chất lượng hợp đồng bảo trì CTĐB, đảm bảo sử dụng hợp lý và hiệu quả nguồn vốn cho hoạt động bảo trì CTĐB của quốc gia, chống thất thoát lãng phí, thực thi đúng chính sách pháp luật của Nhà nước.

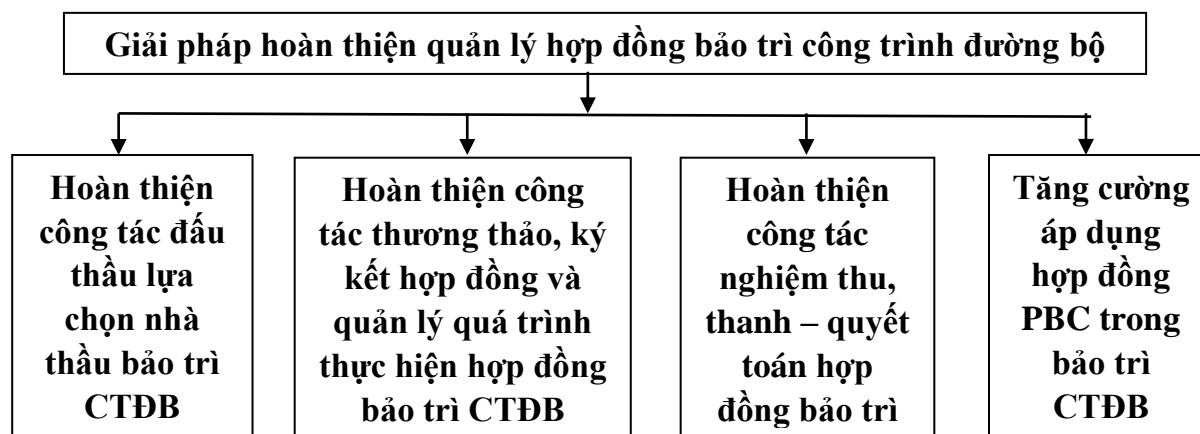
Quan điểm thứ hai: Các giải pháp vừa đảm bảo tính đồng bộ, vừa đảm bảo tính linh hoạt để phù hợp với đặc điểm, quy mô, tính chất của từng gói thầu, nhằm khắc phục những khó khăn, hạn chế trong quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

Quan điểm thứ ba: Các giải pháp ưu tiên và đề cao tính hiệu quả trong quá trình quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB. Phải đặt sự công khai, minh bạch trong quá trình đấu thầu lựa chọn Nhà thầu bảo trì CTĐB lên hàng đầu.

Quan điểm thứ tư: Việc quản lý các hợp đồng bảo trì CTĐB cần được thống nhất, đảm bảo tính chủ động, minh bạch, tiết kiệm, hiệu quả đối với cơ quan QLĐB, Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu trong quá trình thực hiện.

4.3 Một số giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Nghiên cứu sinh đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ tại Việt Nam thông qua hình 4.1 sau đây:



Hình 4.1 – Một số giải pháp hoàn thiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

4.3.1 Hoàn thiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì công trình đường bộ

Từ năm 2013, Tổng cục ĐBVN bắt đầu tổ chức đấu thầu thí điểm 4 gói thầu BDTX đến nay, công tác đấu thầu bảo trì CTĐB đã đạt được những kết quả tốt, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động bảo trì CTĐB. Tuy nhiên, theo kết quả phân tích thực trạng, công tác đấu thầu bảo trì CTĐB tại nước ta hiện nay vẫn còn nhiều hạn chế, khó khăn phải khắc phục và cần thiết phải có giải pháp để hoàn thiện.

4.3.1.1 Nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ thực hiện công tác đấu thầu

Năng lực của đội ngũ cán bộ tham gia công tác đấu thầu là một trong những yếu tố quan trọng quyết định chất lượng công tác đấu thầu, đảm bảo tính công bằng, minh bạch và hiệu quả kinh tế. Mặc dù năng lực, trình độ của đội ngũ cán bộ đấu thầu bảo trì CTĐB ngày càng được nâng cao nhưng còn chưa đồng đều và còn nhiều điểm yếu kém cần khắc phục. Do đó, cần phải thực hiện các giải pháp nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ đấu thầu nhằm đáp ứng cho công tác đấu thầu các gói thầu bảo trì CTĐB ngày càng có quy mô, giá trị hợp đồng lớn; đặc biệt trong bối cảnh hiện đại hóa, áp dụng công nghệ thông tin trong đấu thầu và thực hiện chủ trương của Nhà nước về việc đấu thầu bảo trì CTĐB qua mạng với nhiều đổi mới từ năm 2019 trở đi.

Nghiên cứu sinh đề xuất một số giải pháp góp phần nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ làm công tác đấu thầu bảo trì CTĐB như sau:

- Tăng cường đội ngũ cán bộ làm công tác đấu thầu có trình độ đại học trở lên, có kiến thức cơ bản về xây dựng, CTĐB, bảo trì CTĐB, được trang bị kiến thức chuyên sâu về pháp luật, quản lý hợp đồng; trình độ ngoại ngữ, tin học; phẩm chất đạo đức nghề nghiệp, trung thực, có tinh thần trách nhiệm và kỷ luật nghề nghiệp cao.

- Tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng năng lực đội ngũ cán bộ đấu thầu thông qua tổ chức các lớp đào tạo nâng cao trình độ chuyên môn về đấu thầu. Đặc biệt, khi áp dụng hình thức đấu thầu qua mạng giúp hạn chế tối đa sự can thiệp của con người để đảm bảo minh bạch, cạnh tranh, tiết kiệm chi phí, giảm việc tiếp xúc trực tiếp giữa doanh nghiệp với cơ quan quản lý Nhà nước, hạn chế tình trạng nhũng nhiễu, nảy sinh tiêu cực trong công tác đấu thầu. Do đó, các Chủ quản lý khai thác CTĐB phải tổ chức đào tạo nâng cao trình độ công nghệ thông tin cho đội ngũ cán bộ làm công tác đấu thầu bảo trì CTĐB. Đồng thời, trong điều kiện hội nhập quốc tế, các dự án bảo trì

CTĐB được các tổ chức quốc tế hợp tác đầu tư nên cần quy định trình độ thành thạo ngoại ngữ (thường là tiếng Anh).

- Tổ chức đào tạo, tập huấn cho đội ngũ cán bộ làm công tác đấu thầu, phải am hiểu quy trình, tổ chức thực hiện tốt công tác đấu thầu qua mạng để lựa chọn nhà thầu. Định kỳ thi sát hạch năng lực đội ngũ cán bộ làm công tác đấu thầu bảo trì CTĐB.

- Ban hành các quy định cụ thể, chặt chẽ gắn trách nhiệm của tổ chuyên gia đấu thầu với kết quả lựa chọn nhà thầu nhằm khắc phục tình trạng chậm trễ trong việc đánh giá, thẩm định HSDT làm ảnh hưởng đến các nhà thầu tham gia dự thầu cũng như việc phải kéo dài thời gian hợp đồng đặt hàng đối với những đơn vị đang thực hiện công tác quản lý, BDTX những công trình này. Đặc biệt, với công tác đấu thầu qua mạng cần ban hành hướng dẫn cụ thể về lập báo cáo đánh giá trong đấu thầu qua mạng, vì hiện nay chỉ áp dụng theo thông tư 23/2015/TT-BKHĐT.

4.3.1.2 Nâng cao chất lượng hồ sơ mời thầu các gói thầu bảo trì công trình đường bộ

Hồ sơ mời thầu có vai trò rất quan trọng vì đây là căn cứ, là cơ sở để các nhà thầu chuẩn bị HSDT của mình. Khi chất lượng của HSMT đảm bảo tính chính xác, đầy đủ sẽ góp phần quyết định chất lượng HSDT của các Nhà thầu. Những thiếu sót, sơ suất trong HSMT đều dẫn đến hậu quả nghiêm trọng cho bên mời thầu và cho cả nhà thầu bảo trì; do đó, cần nâng cao chất lượng công tác lập, thẩm định, phê duyệt HSMT, bao gồm cả việc thường xuyên tập huấn nâng cao nghiệp vụ và đúc rút kinh nghiệm sau mỗi cuộc đấu thầu đối với những vấn đề liên quan tới công tác đấu thầu. Đồng thời, cũng đòi hỏi nhà thầu bảo trì chịu khó nghiên cứu để phát hiện những bất cập trong HSMT nhằm đảm bảo quyền lợi của chính họ.

Căn cứ vào kết quả nghiên cứu thực trạng, NCS xin đưa ra một số biện pháp nhằm hoàn thiện HSMT các gói thầu bảo trì CTĐB đang thực hiện với những loại hợp đồng bảo trì khác nhau, bao gồm:

a. Thứ nhất, các yêu cầu trong HSMT phải được quy định rõ ràng, không đưa ra các yêu cầu mang tính định hướng. Việc lập HSMT phải căn cứ vào quy mô, tính chất của gói thầu để đưa ra các yêu cầu đảm bảo nguyên tắc cạnh tranh, công bằng, minh bạch. HSMT phải nêu rõ ràng và chính xác tên công trình, địa điểm công trình, tiến độ hoàn thành, yêu cầu về bảo trì và các điều kiện liên quan khác. Sau khi nghiên cứu đầy đủ các điều kiện, các quy định của điều 7, Luật đấu thầu 43/2013/QH13 [71]; Thông tư

03/2015/TT-BKHĐT [24] cùng sự kết hợp với kết cấu HSMT của hợp đồng PBC. Theo đó, một bộ HSMT bảo trì công trình đường bộ phát hành đến các Nhà thầu tham gia đấu thầu bao gồm 4 tập như sau:

+ **Tập 1 – Hồ sơ mời thầu:** Bao gồm 3 chương sau đây:

Chương 1 – Thủ tục đấu thầu, bao gồm:

Phần I – Hướng dẫn cho Nhà thầu: Cung cấp các thông tin liên quan giúp nhà thầu chuẩn bị HSDT. Các thông tin này còn được cung cấp khi nộp HSDT, mở thầu, đánh giá HSDT và khi trao hợp đồng.

Phần II - Bảng dữ liệu đấu thầu: Bao gồm các điều khoản cụ thể đối với hợp đồng và bổ sung thêm thông tin hoặc các yêu cầu có trong phần I.

Phần III - Tiêu chuẩn đánh giá và năng lực: Gồm các tiêu chuẩn để xác định giá bỏ thầu thấp nhất và năng lực của Nhà thầu trong việc thực hiện hợp đồng.

Phần IV - Biểu mẫu dự thầu: Gồm các biểu mẫu sẽ được nhà thầu điền thông tin đầy đủ và nộp trong HSDT.

Phần V – Các quốc gia hợp lệ: Bao gồm thông tin về các quốc gia hợp lệ.

Chương 2 – Yêu cầu kỹ thuật, bao gồm:

Phần VI- Yêu cầu kỹ thuật đối với hợp đồng bảo trì CTĐB: Gồm các yêu cầu kỹ thuật, bản vẽ, thông tin bổ sung mô tả các công việc và dịch vụ được đấu thầu.

Chương 3 – Điều kiện hợp đồng và biểu mẫu hợp đồng, bao gồm:

Phần VII - Điều kiện chung của hợp đồng: Gồm các điều khoản chung được áp dụng cho tất cả các hợp đồng.

Phần VIII - Điều kiện riêng của hợp đồng: Gồm dữ liệu hợp đồng và điều kiện cụ thể, trong đó có điều khoản cụ thể cho mỗi hợp đồng; điều chỉnh hoặc bổ sung điều kiện chung của hợp đồng.

Phần IX – Phụ lục cho điều kiện riêng - Biểu mẫu hợp đồng: Gồm các biểu mẫu mà sau khi được điền đầy đủ sẽ trở thành một phần của hợp đồng. Các biểu mẫu về bảo lãnh thực hiện và Bảo lãnh thanh toán tạm ứng (khi được yêu cầu) do nhà thầu trúng thầu hoàn chỉnh sau khi được trao hợp đồng.

+ **Tập 2 – Tiêu chuẩn kỹ thuật**

+ **Tập 3 - Tiêu chuẩn kỹ thuật BDTX đường bộ TCCS 07: 2013/TCĐBVN**

+ **Tập 4 – Báo cáo thiết kế**

b. Thứ hai, đề xuất việc tăng quy mô gói thầu, kéo dài thời gian thực hiện một gói thầu bảo trì CTĐB. Điều này tạo thêm sức hấp dẫn cho các gói thầu; khuyến khích sự cạnh tranh tới mức rộng rãi nhất, giúp cho các Nhà thầu mạnh dạn và yên tâm đầu tư máy móc, thiết bị hiện đại phục vụ tốt hơn việc BDTX. Bởi vì nguồn vốn để đầu tư máy móc, thiết bị trong công tác bảo trì là rất lớn, với kinh phí có thể lên tới hàng chục tỷ đồng như: Máy hút rác, máy rửa đường, máy cào bóc sửa chữa đường...

c. Thứ ba, quy định và thực hiện nghiêm chỉnh, chặt chẽ các chế tài xử phạt những hành vi vi phạm đấu thầu với bất kỳ tổ chức hay cá nhân nào, bao gồm cả nhà thầu, chủ quản lý khai thác CTĐB, bên mời thầu, cơ quan quản lý nhà nước các cấp, cơ quan thanh tra, kiểm toán, điều tra, những người có thẩm quyền như: Can thiệp trái pháp luật vào hoạt động đấu thầu; Vi phạm quy định của pháp luật về bảo đảm công bằng, minh bạch trong hoạt động đấu thầu;.....theo đúng quy định của điều 222 Bộ luật Hình sự số 100/2015/QH13 được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 12/2017/QH14 (sau đây gọi là Bộ luật Hình sự 2015) kết hợp với Điều 89 và Điều 90 của Luật Đấu thầu 43/2013/QH13. Đề xuất Nhà nước sớm ban hành các văn bản pháp luật quy định chi tiết về HSMT để nâng cao năng lực thực thi pháp luật về đấu thầu lựa chọn nhà thầu thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB.

4.3.1.3 Nâng cao chất lượng công tác đánh giá hồ sơ dự thầu để lựa chọn Nhà thầu

- Cần ưu tiên, chú trọng đúng mức tới các đề xuất giải pháp kỹ thuật, giá và tiến độ của nhà thầu để đảm bảo lựa chọn đúng Nhà thầu phù hợp và có năng lực thực hiện hợp đồng, vì việc lựa chọn nhà thầu không đủ năng lực có thể làm kéo dài thời gian thực hiện gói thầu, ảnh hưởng chất lượng hợp đồng, gây thiệt hại cho CTĐB quốc gia.

- Cải tiến quy trình đánh giá HSĐT, giảm bớt các khâu các bước không cần thiết như: giảm thiểu thời gian phê duyệt các nội dung của hồ sơ mời sơ tuyển, HSMT, kết quả sơ tuyển, kết quả đấu thầu.... Từ đó, góp phần rút ngắn thời gian tổ chức đấu thầu, tiết kiệm chi phí đấu thầu, tạo điều kiện để đảm bảo tiến độ hoàn thành gói thầu.

- Đầu tư trang thiết bị, điều kiện cơ sở kỹ thuật để hoàn thiện về giao diện và các tiện ích để nâng cao chất lượng đánh giá HSĐT đối với đấu thầu bảo trì qua mạng đang được triển khai áp dụng từ năm 2018.

4.3.1.4 Nâng cao chất lượng công tác đấu thầu qua mạng

Chủ quản lý khai thác CTĐB phải nâng cao chất lượng đánh giá HSDT, để đảm bảo tính công bằng, minh bạch và trung thực của các thông tin về doanh thu, hợp đồng tương tự, năng lực kỹ thuật.. mà nhà thầu kê khai trong HSDT thì Chủ quản lý khai thác CTĐB phải yêu cầu nhà thầu cung cấp tài liệu bản gốc để đối chiếu, xác minh, làm rõ hoặc có thể đi kiểm tra thực tế hiện trường các hợp đồng mà nhà thầu kê khai.

Với rất nhiều điểm mới và được đánh giá là hiệu quả, đấu thầu qua mạng đã nhận được sự hưởng ứng của các chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu bảo trì CTĐB. Qua bảng 4.3 cho thấy công tác đấu thầu qua mạng so với đấu thầu truyền thống được thực hiện đơn giản và thuận tiện hơn, giúp tiết kiệm chi phí đấu thầu.

Bảng 4.3 – So sánh đấu thầu truyền thống và đấu thầu qua mạng

TT	Nội dung thực hiện	Đấu thầu truyền thống	Đấu thầu qua mạng
1	Quy trình thực hiện	Phức tạp với nhiều bước, nhiều công việc cần thực hiện với sự liên quan của nhiều chủ thể, cá nhân	Chỉ cần một máy tính có kết nối mạng
2	Mua hồ sơ mời thầu	Đi lại, xếp hàng mua hồ sơ	Mua hồ sơ qua mạng
3	Tài liệu hồ sơ dự thầu	Cần phải chuẩn bị và làm rất nhiều loại tài liệu, cần phải in ấn, đóng dấu, photo	Không cần in ấn hồ sơ
4	Nộp hồ sơ dự thầu	Đi lại, nộp hồ sơ trong giờ hành chính	Nộp HSDT qua mạng. Mọi quy trình được điện tử hóa

Nguồn: NCS tổng hợp

Tuy nhiên, trong quá trình triển khai, đấu thầu bảo trì CTĐB qua mạng chưa đáp ứng được chỉ tiêu theo lộ trình và đã bộc lộ những tồn tại cần được khắc phục. Để nâng cao chất lượng và hiệu quả của công tác đấu thầu qua mạng để lựa chọn nhà thầu thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB, NCS xin đề xuất một số biện pháp cụ thể sau:

- Các chủ quản lý khai thác CTĐB thực hiện giám sát và gắn trách nhiệm người đứng đầu với kết quả thực hiện đấu thầu qua mạng theo lộ trình đã đặt ra. Đẩy mạnh đào tạo, truyền thông về đấu thầu qua mạng, thực hiện tuyên truyền về hiệu quả của đấu thầu qua mạng một cách đầy đủ, đặc biệt hướng đến các đối tượng là nhà thầu bảo trì công trình đường bộ để họ sẵn sàng tham gia các gói điện tử qua mạng.....

- Phân quyền kiểm soát chặt chẽ HSDT của các nhà thầu; để đảm bảo nhà thầu chắc chắn thực hiện nghiêm chỉnh các quy định trong đấu thầu qua mạng, phòng ngừa hiện tượng nhà thầu không đến thương thảo và ký kết hợp đồng sau khi có thông báo trúng thầu, chủ quản lý khai thác CTĐB có quyền giữ bản gốc cam kết bảo lãnh của ngân hàng và có quyền yêu cầu ngân hàng chuyển tiền bảo lãnh về tài khoản của mình.

- Kiến nghị Nhà nước tiếp tục hoàn thiện hành lang pháp lý đến đấu thầu qua mạng, ban hành quy trình đánh giá HSDT, quá trình xét thầu giúp giảm thiểu thời gian cho bên mời thầu trong quá trình lựa chọn nhà thầu, đưa ra chế tài cụ thể (không giải ngân) nếu không thực hiện theo quy định. Bên cạnh đó, ban hành một số quy định pháp lý phù hợp, bồi dưỡng năng lực cán bộ thực hiện công việc này để đảm bảo mức độ đồng đều, trau dồi thêm kinh nghiệm trong quá trình thực hiện đấu thầu qua mạng.

- NCS mạnh dạn đề xuất việc nên tiếp tục triển khai công tác đấu thầu qua mạng, đẩy mạnh xây dựng và hoàn thiện hệ thống mạng đấu thầu quốc gia, nhằm góp phần quản lý thống nhất thông tin, các cơ quan quản lý về đấu thầu nâng cao khả năng giám sát, thống kê hiệu quả công tác đấu thầu. Đồng thời, tăng cường chỉnh sửa, nâng cấp chức năng công nghệ, kỹ thuật của hệ thống đấu thầu qua mạng, mở rộng thêm các tính năng khác nhằm thuận tiện hơn cho người sử dụng. Từng bước tăng dần số lượng các gói thầu bảo trì CTĐB qua mạng theo lộ trình cụ thể và phù hợp nhằm mang lại những hiệu quả thiết thực, tiết kiệm nguồn vốn bảo trì CTĐB.

4.3.2 Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

4.3.2.1 Nâng cao năng lực của cơ quan quản lý đường bộ và Chủ quản lý khai thác công trình đường bộ

Chủ quản lý khai thác CTĐB là người sở hữu vốn hoặc được Nhà nước giao sở hữu vốn để quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB; là một trong những chủ thể quan trọng thực hiện hợp đồng. Chủ quản lý khai thác CTĐB là người phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về công tác quản lý, kiểm tra, giám sát và xử lý các vi phạm về hợp đồng bảo trì CTĐB của mình. Năng lực của chủ quản lý khai thác CTĐB chính là khả năng, trình độ chuyên môn của các cán bộ tham gia quản lý hợp đồng. Một số việc làm cụ thể góp phần nâng cao năng lực của chủ quản lý khai thác CTĐB là:

- Chủ quản lý khai thác CTĐB phân định rõ trách nhiệm của từng cán bộ được phân công khi thực hiện hợp đồng; nghiên cứu và xây dựng đồng bộ, có hệ thống chế tài xử lý các vi phạm hợp đồng của Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu bảo trì để thuận lợi cho việc xử phạt nếu các bên vi phạm; Tăng cường hoạt động thanh tra, kiểm tra giám sát việc thực hiện hợp đồng bảo trì của Nhà thầu.

- Quyết liệt trong việc thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng để tạo mặt bằng thuận lợi cho các nhà thầu trong quá trình triển khai thi công, đảm bảo chất lượng và tiến độ thực hiện các hợp đồng.

- Yêu cầu các chủ quản lý khai thác CTĐB nghiêm túc thực hiện công tác quản lý, nghiệm thu đánh giá chất lượng thực hiện; tích cực phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm hành lang đường bộ. Thực hiện thưởng phạt theo quy định đối với các chủ quản lý khai thác CTĐB vi phạm việc thực hiện hợp đồng. Nếu các chủ quản lý khai thác CTĐB không thực hiện nghiêm túc, gây nên các thiệt hại đối với công trình, làm ảnh hưởng đến tiến độ và chất lượng của Nhà thầu thì xử phạt bằng cách nộp phạt theo thỏa thuận của hợp đồng căn cứ vào giá trị thiệt hại gây ra.

- Trong hoạt động đấu thầu các dự án bảo trì CTĐB, chủ quản lý khai thác CTĐB cần có những chính sách nhằm đa dạng hóa thành phần tham gia hoạt động bảo trì CTĐB; khuyến khích các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn hư hỏng... để tạo ra động lực mạnh mẽ khuyến khích, thúc đẩy các Nhà thầu quyết tâm trong việc đầu tư phát triển cơ sở, vật chất kỹ thuật, công nghệ và trang thiết bị quản lý, bảo trì... Từ đó, giúp các Nhà thầu được tự chủ trong quyết định việc mình phải làm gì?, làm như thế nào?, chủ động trong các hoạt động sản xuất kinh doanh; hạn chế phát sinh khối lượng và chi phí bảo trì..... nhằm nâng cao trách nhiệm thực hiện hợp đồng của các Nhà thầu.

4.3.2.2 Nâng cao năng lực nhà thầu thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Quy định năng lực của Nhà thầu tham gia thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB cụ thể là:

- Chủ động nâng cao năng lực thiết kế, trình độ quản lý, nâng cao khả năng chủ động về tài chính, nhân lực, máy móc và ứng dụng công nghệ tiên tiến, để có thể độc lập thực hiện một hợp đồng bảo trì CTĐB hoàn chỉnh; đồng thời nâng cao trách nhiệm trong thực hiện hợp đồng và năng lực cạnh tranh với các đơn vị cùng hoạt động trong lĩnh vực bảo trì CTĐB. Trong đó, về phát triển nâng cao năng lực của đội ngũ Kỹ sư theo tiêu chuẩn quy định, nhằm mục đích thực hiện tốt trách nhiệm của mình

trong việc thiết kế, lập kế hoạch và quản lý tất cả công việc của hợp đồng bảo trì CTĐB đã ký kết với chủ quản lý khai thác CTĐB.

- Nâng cao tính chủ động trong việc chịu trách nhiệm về tình trạng CTĐB và có khả năng tiến hành công việc mà không cần phải qua các thủ tục hành chính rườm rà. Khi thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB, Nhà thầu phải là người làm chủ tài sản đường, được quyết định ứng dụng những công nghệ mới trong thực hiện hợp đồng, việc sửa chữa hư hỏng đảm bảo kịp thời, nhà thầu chủ động tiến hành công việc cải tạo bổ sung không nằm trong hợp đồng....

- Chủ động và nhanh chóng trong việc thành lập các đơn vị tự quản; đào tạo cán bộ chủ chốt cho các vị trí góp phần thực hiện chặt chẽ các quy định trong hợp đồng, tăng cường kiểm soát việc vi phạm hành lang an toàn đường bộ, báo cáo kịp thời các vi phạm hành lang an toàn.

- Có kiến thức đầy đủ về hợp đồng bảo trì CTĐB, đặc biệt là công tác lập bản vẽ thiết kế thi công, bản vẽ hoàn công, chứng chỉ thanh toán tạm thời, lệnh thay đổi hợp đồng.... để hạn chế những rủi ro trong quá trình thực hiện.

- Trực tiếp tiến hành khảo sát và kiểm tra hiện trường tuyến đường và khu vực xung quanh, tự chịu trách nhiệm về thông tin thu thập được để thực hiện hợp đồng bảo trì một cách hiệu quả nhất.

- Trong bối cảnh Quỹ bảo trì chỉ đáp ứng được 50% nhu cầu cho duy tu, bảo dưỡng CTĐB thì việc ứng dụng công nghệ mới trong bảo trì có ý nghĩa rất lớn trong việc giảm giá thành, đặc biệt là tăng tuổi thọ công trình. Do đó, đòi hỏi các Nhà thầu phải ứng dụng các công nghệ tiên tiến trong công tác bảo trì CTĐB, cụ thể như sau:

+ Trong bảo dưỡng, sửa chữa mặt đường áp dụng công nghệ: Gia cố tăng cường độ móng, mặt đường đất với phụ gia HRB; áp dụng rộng rãi cào bóc tái sinh nguội tại chỗ với công nghệ của Wirtgen (Đức), Hall-Brother (Mỹ), SaKai (Nhật Bản); Phủ mặt đường bằng lớp phủ mỏng Microsurfacing có tác dụng tăng độ bền của mặt đường, tái tạo lại bề mặt, làm kín, chống thấm ngăn nước xâm nhập ...; Sửa chữa vết hằn lún bánh xe bằng nhựa đường cải tiến sử dụng một số phụ gia đặc biệt SBS, TPP...; Sử dụng các vật liệu mới như carboncore, TL2000, nhũ tương nhựa đường axit....

+ Trong bảo dưỡng, sửa chữa cầu được ứng dụng hiệu quả công nghệ gia cường dầm cầu bê tông cốt thép bằng vật liệu composite (vật liệu composite sử dụng để sửa

chữa, tăng cường kết cấu có thể ở ba dạng: Dạng vải dệt, dạng tấm, dạng thanh); trong sửa chữa đảm bảo giao thông khẩn cấp, sửa chữa gia cường cho các cầu có dấu hiệu hư hỏng để chống xuống cấp, tăng cường khả năng chịu lực và đảm bảo an toàn khai thác; sửa chữa chống thấm mặt cầu theo công nghệ và vật liệu của Nhật Bản (sử dụng màng chống thấm Fresh Coat, vật liệu chèn khe Seoseal, ống thoát nước Baradrain...); sửa chữa khe co giãn cầu bằng vật liệu asphalt đàn hồi (khe co giãn FEBA)...

4.3.2.3 Đảm bảo chất lượng, tiến độ thực hiện hợp đồng

Chất lượng, tiến độ thực hiện hợp đồng bảo trì giữ vai trò rất quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến công tác khai thác, sử dụng hiệu quả nguồn vốn bảo trì, đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông. Do đó, công tác đảm bảo chất lượng thực hiện hợp đồng luôn được đặt lên hàng đầu và thực hiện nghiêm chỉnh theo các quy định của pháp luật và các cơ quan có chức năng liên quan. Một số công việc cần thực hiện để nâng cao chất lượng, tiến độ thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB gồm:

- Đảm bảo tuân thủ các quy định trong tiêu chuẩn áp dụng cho Dự án; quy trình và chỉ đạo của cấp quyết định đầu tư trong việc phê duyệt điều chỉnh các hợp đồng, điều chỉnh TMĐT khi hợp đồng có điều chỉnh, bổ sung các hạng mục công trình lớn nhằm sử dụng hiệu quả nguồn vốn bảo trì, tránh thất thoát, lãng phí và nâng cao tính tiết kiệm, hiệu quả.

- Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu cùng chủ động xây dựng các quy trình chuẩn trong công tác kiểm soát chất lượng thi công các hạng mục công việc; tiến hành khảo sát, thiết kế và xây dựng các quy định kỹ thuật cụ thể, phù hợp với đặc điểm riêng biệt của từng dự án cụ thể, tuyệt đối không sao chép từ các dự án khác vì mỗi dự án có những đặc điểm và điều kiện thi công khác nhau.

- Kiểm tra chặt chẽ chất lượng các loại vật liệu sử dụng để bảo trì, sửa chữa công trình. Khuyến khích các Nhà thầu bảo trì tăng cường ứng dụng công nghệ bảo trì tiên tiến và vật liệu mới trong quá trình thực hiện hợp đồng.

- Lượng hóa các chỉ tiêu chỉ số độ gồ ghề quốc tế (IRI); xuất hiện của ổ gà, vết nứt, vết lún bánh xe; tắc hệ thống thoát nước; độ nhám mặt đường; vạch sơn, biển báo.

- Giám sát chặt chẽ các cơ quan QLDB thực hiện đúng tiêu chuẩn kỹ thuật quy định, thực hiện nghiêm túc công tác quản lý; quản lý chặt chẽ về khối lượng, chất lượng bảo trì; nghiệm thu đánh giá chất lượng hợp đồng.

- Kiểm tra chặt chẽ công tác thí nghiệm về trang thiết bị của phòng thí nghiệm, trình độ chuyên môn của cán bộ thí nghiệm...Kiểm tra chủng loại, chất lượng và số lượng thiết bị thi công và tay nghề, trình độ của các bộ Kỹ sư, công nhân tham gia thực hiện hợp đồng. Đồng thời, nếu hợp đồng có thầu phụ thì cần kiểm tra chặt chẽ năng lực thầu phụ, tránh tình trạng Nhà thầu phụ có năng lực thấp, không đáp ứng yêu cầu thực hiện gói thầu, sẽ ảnh hưởng đến chất lượng thực hiện, lãng phí nguồn vốn.

- Chú trọng đến công tác đẩy nhanh tiến độ triển khai công tác bảo trì CTĐB trước mùa mưa, đảm bảo hiệu quả và tính kịp thời của nguồn vốn bảo trì CTĐB; đảm bảo ATGT và môi trường, bố trí người chỉ dẫn giao thông, lắp đặt đầy đủ biển báo công trường, đèn nháy báo hiệu,...

- Ban hành quy định thưởng phạt hợp đồng để các nhà thầu thực hiện hợp đồng đảm bảo chất lượng và tiến độ thực hiện. Đối với những khối lượng công việc không hoàn thành hoặc chậm tiến độ, gây nên các thiệt hại đối với công trình thì xử phạt Nhà thầu bằng cách trừ tiền dựa vào những thiệt hại gây ra.

- Tăng cường kiểm tra, giám sát thường xuyên và nghiêm chỉnh theo quy định. Chủ quản lý khai thác CTĐB, nhà thầu, đơn vị tư vấn,...luôn có sự phối hợp chặt chẽ, liên tục nhằm đảm bảo tiến độ thực hiện hợp đồng. Chủ quản lý khai thác CTĐB quản lý tổng thể quá trình thực hiện hợp đồng và kiểm tra việc tuân thủ, đáp ứng về mức độ phục vụ đã thỏa thuận, sự tuân thủ của Nhà thầu theo hợp đồng đã ký kết.

- Nhà thầu bảo trì tự đưa ra sáng kiến làm bất kỳ việc gì cần thiết và hiệu quả để đạt được mức chất lượng yêu cầu, nghiêm chỉnh thực hiện chế độ báo cáo hàng ngày, hàng tuần, hàng tháng cho chủ quản lý khai thác CTĐB, Tư vấn theo yêu cầu của hợp đồng đã ký kết để giải quyết kịp thời các vấn đề phát sinh. Đơn giản hóa và thực hiện nhanh chóng công tác khảo sát đánh giá chất lượng khai thác trên cơ sở ứng dụng công nghệ thông tin, các phương pháp và thiết bị khảo sát hiện đại, tạo điều kiện cho Nhà thầu chủ động trong công việc thực hiện hợp đồng.

- Khi tiến độ thực hiện hợp đồng bị chậm trễ so với thời gian đã ký kết sẽ ảnh hưởng đến công tác sử dụng khai thác CTĐB và việc sử dụng nguồn vốn bảo trì. NCS đề xuất phải quy định chi tiết điều khoản về tiến độ thực hiện hợp đồng, phải làm rõ thời hạn hoàn thành hợp đồng, xác định mức độ đảm bảo tiến độ thực hiện hợp đồng dựa trên thang điểm cụ thể, từ đó làm căn cứ đánh giá chi tiết Nhà thầu bảo trì về khía

cạnh thời gian và áp dụng mức phạt hợp đồng đảm bảo tính nghiêm minh, chặt chẽ khiến nhà thầu phải chấp thuận. NCS xây dựng một bảng đánh giá việc đảm bảo tiến độ thực hiện hợp đồng (đối với các hợp đồng có thời gian thực hiện trung bình là 5 năm) dựa trên các mức độ hoàn thành như sau:

Bảng 4.4- Đánh giá việc đảm bảo tiến độ hợp đồng dựa trên các mức độ hoàn thành

TT	Tiến độ thực hiện hợp đồng	Mức độ hoàn thành (%)	Mức độ đánh giá
1	Hoàn thành sớm 100 ngày	100	Xuất sắc
2	Hoàn thành sớm 70 ngày	100	Tốt
3	Hoàn thành sớm 40 ngày	100	Khá
4	Hoàn thành đúng tiến độ	100	Đạt
5	Hoàn thành chậm 30 -50 ngày	90	Kém
6	Hoàn thành chậm > 50 ngày	< 75	Rất kém

Nguồn: NCS đề xuất

4.3.2.4 Nâng cao chất lượng công tác thương thảo và ký kết hợp đồng

Công tác thương thảo và ký kết hợp đồng là công việc quan trọng, giúp làm rõ, đầy đủ và chính xác các nội dung của chủ quản lý khai thác CTĐB đặt ra cũng như khả năng đáp ứng của nhà thầu, nhằm mục đích có một hợp đồng được lập đầy đủ, chính xác, chặt chẽ và đúng pháp luật mà hai bên đều chấp nhận được, đảm bảo và thuận lợi cho quá trình quản lý hợp đồng của chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu.

Sau đây là một số công việc mang tính thống nhất và đồng bộ trên toàn bộ các CTĐB tại Việt Nam do Nhà nước quản lý, nhằm nâng cao chất lượng công tác thương thảo và ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB:

- Nghiên cứu cẩn thận sự phù hợp của tất cả các điều kiện cũng như các yêu cầu thực tế của gói thầu cụ thể. Chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu bảo trì bắt buộc phải trực tiếp làm việc cùng nhau để bàn bạc các điều khoản chi tiết liên quan trực tiếp đến gói thầu sẽ được ghi trong hợp đồng. Đặc biệt, chú trọng và thương thảo kỹ lưỡng các nội dung quan trọng gồm: (i) Các điều khoản chi tiết quy định về việc phân chia rủi ro giữa Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu trong quá trình thực hiện hợp đồng; (ii) Các điều khoản về khối lượng phát sinh, phương pháp điều chỉnh khối lượng và giá hợp đồng; (iii) Các vấn đề thường xuyên xảy ra tranh chấp về hợp đồng trong quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB trên thực tế; (iv) Các điều khoản liên quan

đến phương thức xử lý tranh chấp hợp đồng trong trường hợp xảy ra tranh chấp giữa các bên; (v) Các điều khoản về chấm dứt, hủy bỏ hợp đồng. Sau khi thương thảo kỹ lưỡng từng điều khoản cụ thể, Chủ quản lý khai thác CTĐB tiến hành hoàn thiện hợp đồng trước khi các bên ký kết hợp đồng.

- Tăng quy mô, phạm vi hợp đồng bằng cách tổng hợp tất cả các nội dung công việc và dịch vụ trong một gói thầu thành một gói thầu có quy mô lớn, kéo dài thời gian thực hiện hợp đồng (bao gồm: Dịch vụ bảo trì, Công việc cải tạo, Lốp phủ định kỳ và Sửa chữa khẩn cấp), kết hợp toàn diện với việc bảo trì CTĐB với thời gian 10 năm. Vì khi thực hiện tất cả các nội dung công việc và dịch vụ của hợp đồng bảo trì, nhà thầu phải đầu tư rất nhiều chủng loại máy móc và thiết bị thi công, nhưng số ca máy thực hiện ít nên nhà thầu phải chịu khấu hao, hao mòn của nhiều loại tài sản cố định trong thời gian ngắn, khiến các nhà thầu không dám đầu tư trang thiết bị. Việc tăng thời gian thực hiện hợp đồng lên đến 10 năm sẽ tạo động lực để các nhà thầu mạnh dạn nâng cao năng lực thiết bị để thực hiện các hợp đồng bảo trì đạt kết quả tốt nhất.

- Có quy định ràng buộc trách nhiệm đòi hỏi cả chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu phải nghiêm túc tuân thủ các quy định, các tài liệu cần thiết phải đảm bảo chất lượng đảm bảo cho việc thương thảo hợp đồng gồm: Báo cáo đánh giá HSDT; HSDT của nhà thầu; HSMT. Thông qua việc thương thảo hợp đồng giúp Chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu thống nhất những nội dung chưa đủ chi tiết, chưa rõ hoặc chưa phù hợp, thống nhất giữa HSMT và HSDT, giữa các nội dung khác nhau trong HSDT.....tránh trường hợp nảy sinh các phát sinh, tranh chấp hoặc ảnh hưởng đến trách nhiệm của các bên trong quá trình thực hiện hợp đồng.

- Trong điều khoản thương thảo, ký kết hợp đồng bảo trì CTĐB nên bổ sung nội dung về giảm thiểu thiệt hại cho nhà thầu do vấn đề biến đổi khí hậu ảnh hưởng đến công tác bảo trì CTĐB, vì vấn đề biến đổi khí hậu gây nên những hư hỏng đột xuất, thiệt hại nghiêm trọng dẫn đến chi phí bảo trì CTĐB tăng lên. Từ đó, chủ quản lý khai thác CTĐB chủ động có phương án tính toán dự phòng phần kinh phí tăng thêm do những hư hỏng đột xuất có thể xảy ra trong quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì.

4.3.3 Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh quyết toán các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

4.3.3.1 Về nguồn vốn thực hiện hợp đồng:

Nguồn vốn cho công tác bảo trì CTĐB được hình thành từ các nguồn (i) Ngân sách nhà nước cấp, (ii) Nguồn thu phí sử dụng đường bộ, (iii) Nguồn vốn của Chủ đầu tư đối với các đường kinh doanh, (iv) Nguồn đóng góp và huy động của các tổ chức cá nhân, (v) Các nguồn vốn khác hợp pháp. Tuy nhiên, hiện nay nguồn vốn bảo trì CTĐB chưa đáp ứng được nhu cầu về bảo trì CTĐB, nhiều tuyến đường bị xuống cấp, hư hỏng nặng mà vẫn chưa được cấp vốn để bảo trì. Do đó, đòi hỏi các chủ thể tham gia vào hoạt động bảo trì CTĐB cần thiết phải có trách nhiệm trong việc huy động và sử dụng nguồn vốn bảo trì CTĐB có hiệu quả, tránh thất thoát lãng phí... cụ thể như sau:

a. Đối với Nhà nước:

- Tiến hành đánh giá chính xác hiện trạng hư hỏng từng tuyến đường cần bảo trì để xác định nhu cầu vốn phù hợp; Phân bổ nguồn vốn cho công tác bảo trì CTĐB hợp lý, khoa học, chỉ sử dụng nguồn tài chính cho bảo trì CTĐB vào những công việc, hoạt động có liên quan đến bảo trì CTĐB; Huy động các nguồn vốn khác từ xã hội hóa cho công tác bảo trì; Tăng cường quản lý, kiểm soát tải trọng xe và tăng mức xử phạt đối với những xe chở quá tải trọng quy định.

- Đa dạng hóa các nguồn vốn cho công tác bảo trì CTĐB nhằm xây dựng nguồn vốn đầy đủ, đáp ứng được nhu cầu vốn cho bảo trì hiện nay; Lập kế hoạch về nguồn vốn sử dụng cho hợp đồng; xây dựng các đề án về vốn bảo trì nhằm giải quyết khó khăn về nguồn vốn bảo trì CTĐB, góp phần đảm bảo công tác thanh toán, nghiệm thu được chủ động và kịp thời, đảm bảo tiến độ thực hiện hợp đồng.

b. Đối với Chủ quản lý khai thác công trình đường bộ:

- Tăng cường các biện pháp quản lý hợp đồng, quản lý việc cung cấp và sử dụng vật liệu của Nhà thầu; tăng cường công tác quản lý công nghệ bảo trì của Nhà thầu nhằm kiểm soát khối lượng, chất lượng, tiến độ và chi phí trong quá trình thực hiện.

- Thiết lập khung chỉ tiêu đánh giá chất lượng khai thác vì đây là yếu tố căn bản để nghiệm thu, thanh quyết toán cho Nhà thầu. Khung chỉ tiêu đánh giá cần đảm bảo yêu cầu về (1) Mức độ hiệu quả phục vụ; (2) Tính kịp thời; (3) Tính an toàn; (4) Chất lượng dịch vụ và (5) Hiệu quả chi phí.

c. Đối với Nhà thầu bảo trì:

- Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ, cơ giới hóa trong quá trình thực hiện hợp đồng.

- Tăng cường ý thức và tuân thủ chặt chẽ mọi quy định của cơ chế chính sách do Nhà nước ban hành cũng như mọi điều khoản đã ký kết trong hợp đồng, nhằm đảm bảo thực hiện hợp đồng theo yêu cầu đã ký kết, tiết kiệm nguồn vốn bảo trì và nâng cao chất lượng phục vụ của tuyến đường trong phạm vi hợp đồng đã ký kết.

4.3.3.2 Về hình thức giá hợp đồng và thanh toán:

Căn cứ vào đặc điểm cụ thể của từng loại công việc và dịch vụ trong hợp đồng để áp dụng linh hoạt các hình thức giá hợp đồng và thanh toán, cụ thể:

+ Đối với các Dịch vụ bảo trì: Áp dụng hình thức giá trọn gói cố định, thanh toán hàng tháng, bằng cách lấy đơn giá trên km (tháng) nhân với số km (số tháng) thực hiện dịch vụ bảo trì. Giá trị cho nội dung này để thanh toán đầy đủ cho Nhà thầu thực hiện các dịch vụ và công việc cần thiết để đạt được và duy trì được các mức độ phục vụ của hợp đồng (gồm cầu, cống và công trình).

+ Đối với Công việc cải tạo: Áp dụng hình thức khoán trọn gói cố định tách riêng nằm trong giá Hợp đồng, bằng cách lấy khối lượng công việc đầu ra đã hoàn thành nhân với đơn giá từng công việc; được thanh toán theo tiến độ công việc.

+ Đối với Lớp phủ định kỳ: Áp dụng hình thức giá trọn gói tách riêng nằm trong giá Hợp đồng, theo cách lấy khối lượng công việc đầu ra đã hoàn thành nhân với đơn giá từng công việc. Trong đó, lớp phủ định kỳ gồm các hoạt động can thiệp để bổ sung cường độ và làm nhẵn bề mặt đường để đáp ứng các điều kiện giao thông hiện tại hoặc mới, điều kiện an toàn, cường độ mặt đường, độ gồ ghề...

+ Đối với Sửa chữa khẩn cấp: Áp dụng hình thức giá trọn gói ước tính được gộp trong phí hàng tháng của dịch vụ chất lượng thực hiện (cho các hạng mục chung) và áp dụng cho từng sự kiện khẩn cấp, bằng cách lấy khối lượng ước tính nhân với đơn giá công việc (với các công tác đào đắp, sửa chữa thoát nước, taluy, sửa chữa lớp mặt...).

4.3.3.3 Chuẩn hóa hồ sơ tài liệu phục vụ công tác nghiệm thu

Việc chuẩn hóa hồ sơ tài liệu phục vụ công tác nghiệm thu, hướng dẫn chi tiết các bước nghiệm thu theo một trình tự nhất quán, thống nhất. Điều này giúp hạn chế những sai sót, tránh gặp phải những gián đoạn có thể gặp phải trong quá trình thực hiện nghiệm thu, thanh toán để kịp thời đáp ứng tiến độ, yêu cầu về vốn cho Nhà thầu bảo trì CTĐB. Một số biện pháp cụ thể nhằm chuẩn hóa hồ sơ tài liệu phục vụ công tác nghiệm thu, bao gồm:

- Thiết lập trình tự nghiệm thu, thanh toán chuẩn và mô tả cụ thể, đầy đủ nội dung từng bước.

- Nhà thầu thực hiện công tác nghiệm thu từng hạng mục theo ngày với việc phải cung cấp đầy đủ cho Chủ quản lý khai thác CTĐB các tài liệu sau đây: (1)Lập phiếu yêu cầu kiểm tra; (2) Biên bản nghiệm thu công tác bảo trì; (3)Biên bản nghiệm thu khối lượng; (4)Danh mục nhân sự của nhà thầu; (4)Danh mục các thiết bị đảm bảo ATGT; (5)Danh mục thiết bị thi công; (6)Danh mục nghiệm thu công tác ván khuôn (đối với công tác đổ bê tông); (7)Kết quả kiểm tra cao độ trước khi thi công hạng mục; (8)Kết quả kiểm tra cao độ sau khi thi công hạng mục; (9)Biên bản lấy mẫu từng loại vật liệu; (10)Kết quả kiểm tra chất lượng từng loại vật liệu; (11)Kết quả thí nghiệm thành phần hạt; (12)Kết quả thí nghiệm đầm chặt tiêu chuẩn; (13)Kết quả xác định tiêu chuẩn kỹ thuật của hạng mục để tiến hành nghiệm thu.

4.3.3.4 Công tác quyết toán hợp đồng

Để khắc phục những hạn chế, bất cập trong công tác quyết toán hợp đồng, đòi hỏi các cơ quan phê duyệt quyết toán phải quan tâm chỉ đạo quyết liệt công tác quyết toán các hợp đồng; thực hiện nghiêm việc tăng cường, đẩy mạnh công tác quyết toán.

Tăng cường số lượng và chất lượng đội ngũ thẩm tra quyết toán của các cơ quan chủ trì thẩm tra quyết toán; kiến nghị tăng thời gian thẩm tra, phê duyệt quyết toán các hợp đồng, tránh việc phải bổ sung, điều chỉnh quyết toán làm mất nhiều thời gian hơn.

Yêu cầu các chủ quản lý khai thác CTĐB, cơ quan quản lý đường bộ, nhà thầu nghiệm chỉnh chấp hành quy định, tuân thủ về quy trình, trình tự về thời gian lập hồ sơ quyết toán để gửi cơ quan thẩm tra quyết toán thẩm tra theo quy định.

Thực hiện nghiêm chỉnh, khoa học công tác theo dõi, quản lý và lưu trữ hồ sơ quyết toán tránh hồ sơ bị thất lạc, không khôi phục lại được.

4.3.4 Tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì công trình đường bộ

Về bản chất, hợp đồng là sự thỏa thuận nhằm tạo ra một kết quả pháp lý là xác lập, thay đổi hoặc chấm dứt nghĩa vụ mà không có sự phân biệt về chủ thể cũng như mục đích của hợp đồng. Đối với hợp đồng bảo trì CTĐB cũng mang bản chất chung của hợp đồng như trên. Qua kết quả nghiên cứu, việc áp dụng hợp đồng PBC thời gian qua tại Việt Nam đã mang lại nhiều lợi ích và được triển khai đạt kết quả tốt, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn vốn bảo trì, chống thất thoát lãng phí, NCS mạnh dạn đề

ngihtăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB tại Việt Nam, thông qua việc cần thiết phải xây dựng được một quy trình khung cũng như một mẫu hợp đồng chung để việc quản lý thực hiện đảm bảo tính thống nhất, đồng thời đạt được sự thỏa thuận tốt nhất, hiệu quả tốt nhất khi thực hiện mục đích nâng cao chất lượng hoạt động bảo trì CTĐB và quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

4.3.4.1 Đề xuất quy trình khung thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

Xuất phát từ thực trạng quy trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB đã phân tích, kết hợp nghiên cứu, tham khảo những công trình nghiên cứu có liên quan đến quy trình thực hiện hợp đồng, NCS đề xuất quy trình khung thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB từ khi kết thúc đấu thầu, thương thảo hợp đồng đến khi thanh quyết toán hợp đồng, để áp dụng thống nhất cho các hợp đồng bảo trì CTĐB trong giai đoạn sau này.

Trong quá trình đấu thầu các gói thầu bảo trì CTĐB, Chủ quản lý khai thác CTĐB và các nhà thầu bảo trì tham gia đấu thầu cạnh tranh với nhau nhằm mục đích trúng thầu và sẽ được ký kết hợp đồng để thực hiện các công việc của gói thầu. Sau khi ký kết hợp đồng, Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu bảo trì lại trở thành đối tác hợp tác cùng thực hiện hợp đồng. Do đó, để đảm bảo cho quá trình hợp tác giữa hai bên ký kết hợp đồng đạt kết quả tốt nhất, việc thực hiện công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB như quy trình khung đề xuất sẽ thống nhất theo các bước cơ bản như sau:

Bước 1: Thông báo kết quả trúng thầu: Sau khi có kết quả đánh giá HSDT của các Nhà thầu bảo trì tham gia đấu thầu, Chủ quản lý khai thác CTĐB gửi thông báo kết quả trúng thầu cho các Nhà thầu.

Bước 2: Dự thảo hợp đồng: Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu bảo trì trúng thầu tiến hành dự thảo mẫu hợp đồng sử dụng trong bước thương thảo hợp đồng.

Bước 3: Thương thảo hợp đồng: Sau khi hoàn thành bản dự thảo hợp đồng, Chủ quản lý khai thác CTĐB mời Nhà thầu trúng thầu đến để thương thảo hợp đồng.

Bước 4: Thương thảo hoàn thiện hợp đồng: Sau khi hai bên tham gia hợp đồng cùng nhau xem xét, bàn bạc, đàm phán và thương thảo các điều kiện chung và điều kiện riêng của hợp đồng, Chủ quản lý khai thác CTĐB có trách nhiệm bổ sung, sửa đổi dự thảo hợp đồng sao cho phù hợp với các nội dung hai bên đã thống nhất sau quá trình thương thảo hợp đồng.

Bước 5: Ký kết hợp đồng: Bản hợp đồng được hoàn thiện sau khi thương thảo, Người có thẩm quyền của Chủ quản lý khai thác CTĐB và người có thẩm quyền của Nhà thầu bảo trì tiến hành ký kết hợp đồng.

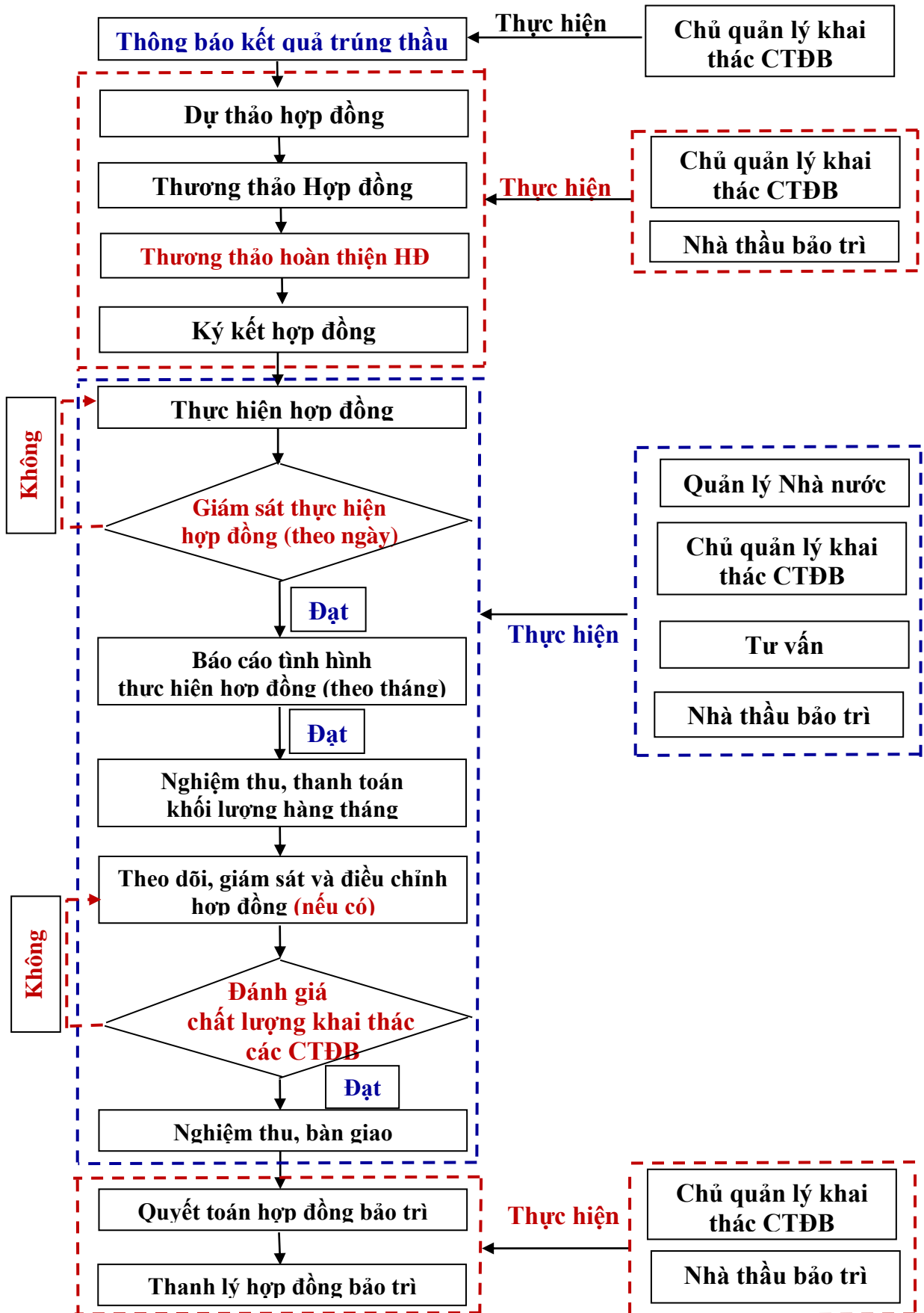
Bước 6: Thực hiện hợp đồng: Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu bảo trì tiến hành các công việc được quy định trong hợp đồng bảo trì CTĐB đã ký kết giữa hai bên với sự tham gia quản lý, kiểm tra, giám sát của cơ quan Quản lý nhà nước và đơn vị Tư vấn. Các bên thực hiện việc giám sát thực hiện hợp đồng theo từng ngày, Nhà thầu phải có báo cáo tình hình thực hiện về tiến độ, chất lượng, an toàn lao động, vệ sinh môi trường,... với các bên có liên quan. Nếu đạt yêu cầu hợp đồng đã đặt ra, tiến hành nghiệm thu, thanh toán khối lượng hàng tháng. Nếu không đạt yêu cầu, yêu cầu nhà thầu giải trình nguyên nhân và thực hiện lại cho đến khi đạt yêu cầu của hợp đồng đã ký kết mới nghiệm thu, thanh toán.

Bước 7: Theo dõi, giám sát và điều chỉnh hợp đồng (nếu có): Cơ quan quản lý Nhà nước, Chủ quản lý khai thác CTĐB, đơn vị Tư vấn và Nhà thầu bảo trì có trách nhiệm theo dõi, giám sát quá trình thực hiện hợp đồng. Nếu cần điều chỉnh hợp đồng trong quá trình thực hiện hợp đồng, hai bên tham gia hợp đồng tiến hành tổ chức thương thảo và ký bổ sung Phụ lục hợp đồng.

Bước 8: Đánh giá chất lượng khai thác các CTĐB: Cơ quan quản lý Nhà nước, Chủ quản lý khai thác CTĐB, đơn vị Tư vấn và Nhà thầu bảo trì kết hợp kiểm tra, xem xét và đánh giá chất lượng khai thác của các hạng mục công việc đã thực hiện. Nếu đạt chất lượng theo yêu cầu của hợp đồng đã ký, tiến hành nghiệm thu và thanh toán quy định. Nếu không đạt chất lượng theo hợp đồng đặt ra, yêu cầu nhà thầu giải trình nguyên nhân và thực hiện lại, sau đó tiến hành kiểm tra, xem xét và đánh giá lại cho đến khi đạt yêu cầu của hợp đồng đã ký kết mới nghiệm thu, thanh toán.

Bước 9: Quyết toán và thanh lý hợp đồng bảo trì CTĐB: Sau khi đã tập hợp đầy đủ các biên bản nghiệm thu gồm khối lượng thực hiện, giá trị thanh toán, các chứng chỉ về vật liệu, máy thi công.... Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu bảo trì kết hợp thực hiện công tác quyết toán và thanh lý hợp đồng đã ký kết.

Sau đây là hình 4.2 mô tả quy trình quản lý thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB do nghiên cứu sinh đề xuất.



Hình 4.2 – Đề xuất quy trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ

4.3.4.2 Đề xuất nội dung hoàn thiện mẫu hợp đồng PBC

Quá trình phân tích các vấn đề liên quan đến lý luận và thực tiễn áp dụng hợp đồng bảo trì CTĐB cho thấy, việc tồn tại của nhiều loại hợp đồng riêng biệt không đem lại sự phù hợp và hiệu quả như mong muốn, không phản ánh được một cách khách quan bản chất đích thực của hợp đồng bảo trì CTĐB. Do đó đòi hỏi phải có những giải pháp cơ bản để thống nhất hóa các quy định về hợp đồng bảo trì CTĐB trong một chỉnh thể thống nhất, tôn trọng bản chất của hợp đồng.

Căn cứ vào những ưu điểm và những lợi ích đạt được từ việc thực hiện hợp đồng PBC đã và đang áp dụng tại Việt Nam trong những năm gần đây, nghiên cứu sinh xin được đề xuất áp dụng rộng rãi hợp đồng PBC trong hoạt động bảo trì CTĐB sau khi điều chỉnh và hoàn thiện mẫu hợp đồng PBC hiện có. Dưới đây là một số công việc thực hiện nhằm hoàn thiện mẫu hợp đồng bảo trì CTĐB do Nhà nước quản lý mang tính thống nhất, khắc phục những tồn tại và hạn chế của các hợp đồng bảo trì CTĐB đã và đang áp dụng tại Việt Nam:

- Xây dựng các quy định chung về hợp đồng bảo trì CTĐB làm nền tảng và cơ sở pháp lý cho việc thực hiện và quản lý thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB sau khi đã ký kết; đảm bảo tính minh bạch, rõ ràng về sự thỏa thuận của Chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu cũng như việc thay đổi hoặc chấm dứt quyền và nghĩa vụ trong thực hiện hợp đồng.

- Xây dựng các quy định về (i)nguyên tắc giao kết hợp đồng, (ii)các nội dung và mặt hình thức của hợp đồng, (iii)vấn đề hợp đồng vô hiệu, (iv)việc sửa đổi, bổ sung hợp đồng..... trên cơ sở tôn trọng quyền tự do, tự nguyện, bình đẳng trong việc đàm phán và thỏa thuận giữa Chủ quản lý khai thác CTĐB và nhà thầu.

- Xây dựng mẫu hợp đồng bảo trì CTĐB thống nhất trên cơ sở tôn trọng bản chất vốn có của quan hệ hợp đồng, bổ sung và điều chỉnh một số điều khoản nhằm hoàn thiện hợp đồng PBC đã và đang áp dụng tương đối hiệu quả tại Việt Nam. Việc kết hợp chặt chẽ và linh hoạt công tác bảo trì theo kết quả về chất lượng và khối lượng thực tế thực hiện trong một hợp đồng bảo trì CTĐB sẽ tạo nên một hình thức hợp đồng thống nhất, phù hợp với từng nội dung cụ thể trong hợp đồng có quy mô lớn, kéo dài. Cụ thể như sau: (1) các Dịch vụ bảo trì áp dụng theo chất lượng thực hiện, đảm bảo tuân thủ chặt chẽ các tiêu chuẩn chất lượng xác định, được xác định trong một khoảng

thời gian cụ thể 10 năm, với số tiền khoán nhất định được thỏa thuận trong Hợp đồng bảo trì CTĐB; (2) Các Công việc cải tạo, Lốp phủ định kỳ, Sửa chữa khẩn cấp áp dụng việc bảo trì theo khối lượng thực tế được nghiệm thu.

Với mục đích trên, nghiên cứu sinh đã hoàn thiện mẫu hợp đồng PBC (phụ lục 5) và một số văn bản quan trọng kèm theo về Thư chấp thuận HSDT và trao hợp đồng (phụ lục 6); Bảo lãnh thực hiện hợp đồng (phụ lục 7); Bảo lãnh tiền tạm ứng (phụ lục 8) và Bảo lãnh tiền giữ lại (phụ lục 9).

Trên đây là một số giải pháp nhằm hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam và góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn vốn bảo trì, kéo dài tuổi thọ và chất lượng sử dụng các CTĐB mà NCS đề xuất thông qua những nghiên cứu về lý luận và thực tiễn về công tác bảo trì CTĐB.

4.4 Đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp

Nhằm mục đích đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam được đề xuất trong luận án, NCS đã gửi phiếu khảo sát đến các cán bộ, chuyên gia làm việc tại các cơ quan quản lý Nhà nước, chủ quản lý khai thác CTĐB, các Nhà thầu Kết quả khảo sát được đánh giá theo các thang điểm quy định tại bảng 4.5 sau:

Bảng 4.5– Thang điểm đánh giá các giải pháp

TT	Đánh giá tính cấp thiết	Đánh giá tính khả thi	Điểm
1	Không cấp thiết	Không khả thi	1
2	Cấp thiết ít	Khả thi ít	2
3	Cấp thiết trung bình	Khả thi trung bình	3
4	Cấp thiết cao	Khả thi cao	4
5	Rất cấp thiết	Khả thi rất cao	5

Nguồn: NCS đề xuất

Nghiên cứu sinh sử dụng phần mềm SPSS để xử lý kết quả khảo sát, kết quả thu được về việc đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp được NCS tổng hợp tại bảng 4.6 sau đây:

Bảng 4.6 – Kết quả đánh giá tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp

TT	Các giải pháp hoàn thiện hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam	Tính cấp thiết		Tính khả thi	
		Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung bình	Độ lệch chuẩn
1	Hoàn thiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB	3,60	0,832	3,71	0,524
2	Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB	4,01	0,728	4,06	0,802
3	Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh – quyết toán hợp đồng bảo trì CTĐB	3,93	0,602	3,86	0,645
4	Tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB	3,91	0,553	3,84	0,630
	Giá trị trung bình	3,86		3,87	

Nguồn: NCS tổng kết từ kết quả khảo sát

4.4.1 Tính cấp thiết của các giải pháp

Luận án đề xuất bốn giải pháp và khảo sát tính cấp thiết của các giải pháp, sau khi phân tích số liệu phiếu khảo sát hợp lệ bằng phần mềm SPSS, kết quả nhận được là:

- Các chuyên gia đánh giá việc phải hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB ở Việt Nam mang tính cấp thiết tương đối cao với điểm trung bình của bốn giải pháp ở mức độ trên trung bình với kết quả là 3,86; trong đó giải pháp là hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quá trình quản lý thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB được đánh giá mang tính cấp thiết cao với điểm trung bình $\geq 4,0$.

- Qua kết quả phân tích, cần thực hiện các giải pháp đề xuất theo thứ tự cấp thiết sau:
Thứ nhất: Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB

Thứ hai: Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh - quyết toán hợp đồng bảo trì CTĐB

Thứ ba: Tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB

Thứ tư: Hoàn thiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB

4.4.2 Tính khả thi của các giải pháp

Qua kết quả phân tích cho thấy việc phải hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam mang tính khả thi tương đối cao với điểm trung bình của bốn giải pháp ở mức độ trên trung bình là 3,87; trong đó giải pháp *Hoàn thiện nội dung quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB* được đánh giá có tính khả thi cao với điểm trung bình $\geq 4,0$.

- Để thực hiện các giải pháp đạt hiệu quả cao, cần quan tâm đến tính khả thi cao của từng giải pháp theo kết quả đánh giá, cụ thể như sau:

Thứ nhất: Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB

Thứ hai: Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh – quyết toán hợp đồng bảo trì CTĐB

Thứ ba: Tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB

Thứ tư: Hoàn thiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB

Kết quả phân tích cho thấy, tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp đề xuất có sự tương quan và đồng nhất với nhau. Tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp đều có mức độ trên trung bình, trong đó hai giải pháp được đánh giá cấp thiết nhất và khả thi nhất cần được ưu tiên là “*Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB*” và “*Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh – quyết toán hợp đồng bảo trì CTĐB*”, từ đó góp phần hoàn thiện và nâng cao chất lượng quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

Kết luận chương 4

Trong chương 4, NCS đã tổng hợp và phân tích những dữ liệu liên quan đến nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa của các loại hình vận tải tại nước ta hiện nay để dự báo về phát triển đường bộ. Đồng thời phân tích chính sách pháp luật về công tác bảo trì CTĐB; nhu cầu của công tác bảo trì CTĐB trong giai đoạn tới và đưa ra những quan điểm về việc đề xuất giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

Đồng thời, NCS đã xây dựng phiếu điều tra khảo sát, phân loại các nhân tố ảnh hưởng đến kết quả hợp đồng bảo trì CTĐB, tiến hành khảo sát, sử dụng phần mềm SPSS để đánh giá mức độ ảnh hưởng của các tiêu chí, giúp hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB. Từ đó, triển khai và thực hiện đồng bộ các giải pháp sẽ giúp cho việc hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB nhằm góp phần kéo dài tuổi thọ CTĐB, tiết kiệm chi phí và sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư cho công tác bảo trì CTĐB.

Trên cơ sở đó, NCS đề xuất một số giải pháp hoàn thiện hợp đồng bảo trì CTĐB gồm: (1) Hoàn thiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB; (2) Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB; (3) Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh – quyết toán hợp đồng bảo trì CTĐB và (4) Tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Kết quả quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB là một trong những yếu tố quan trọng quyết định chất lượng, hiệu quả của hoạt động bảo trì CTĐB. Tuy nhiên, việc nghiên cứu một cách đầy đủ và chi tiết về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB thì còn ít được nghiên cứu trong những công bố trước đây.

Tổng quan các công trình nghiên cứu có liên quan đến đề tài luận án cho thấy việc nghiên cứu hợp đồng bảo trì CTĐB là hết sức cần thiết và cấp bách. Kết quả nghiên cứu tổng quan cho phép xác định được khoảng trống nghiên cứu, mục tiêu nghiên cứu và lựa chọn được phương pháp nghiên cứu phù hợp thể hiện tập trung ở khung nghiên cứu của luận án.

Theo khung nghiên cứu đã được thiết kế, luận án đã tiến hành nghiên cứu cơ sở lý luận và thực hiện về bảo trì CTĐB, hợp đồng bảo trì CTĐB và quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB (chương 2). Trong đó làm rõ lý luận cơ bản về CTĐB, bảo trì CTĐB, hợp đồng bảo trì CTĐB, quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam rút ra từ kinh nghiệm của một số nước về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB.

Luận án đã nghiên cứu thực trạng và kết quả quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB (chương 3). Tại đây, bằng các tài liệu phong phú đã đánh giá thực trạng hoạt động bảo trì CTĐB, quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB về cơ sở pháp lý, về chất lượng, về phương thức thực hiện, về công tác nghiệm thu thanh toán... Đặc biệt đã tập trung vào đánh giá thực trạng bảo trì CTĐB và kết quả quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam; làm rõ bản chất và phạm vi áp dụng các hình thức hợp đồng bảo trì CTĐB đang áp dụng để đề xuất hướng áp dụng hình thức hợp đồng phù hợp cho thời gian sau này.

Đồng thời, luận án đã nghiên cứu đề xuất một số giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB (chương 4) có liên quan đến công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB; công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB; công tác nghiệm thu, thanh – quyết toán hợp đồng bảo trì CTĐB và việc tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB với những đánh giá khoa học về tính cấp thiết và tính khả thi của các giải pháp.

Thông qua nghiên cứu cơ sở lý luận về hợp đồng bảo trì CTĐB, tình hình thực tế của công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB ở Việt Nam, nghiên cứu ý kiến của các chuyên gia và tiến hành phân tích kết quả bằng việc sử dụng công cụ thống kê, toán học như các phần mềm Excel, SPSS; luận án đã góp phần bù lấp một phần khoảng trống nghiên cứu về hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

Những phát hiện của luận án góp phần phát huy những kết quả và khắc phục những hạn chế của công tác quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam, nhằm hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB để góp phần sử dụng hợp lý, hiệu quả nguồn vốn bảo trì, nâng cao chất lượng sử dụng các CTĐB và kéo dài tuổi thọ CTĐB quốc gia.

Những đóng góp của luận án:

Thông qua kết quả nghiên cứu, luận án đã giải quyết được một số nội dung như sau:

- *Thứ nhất:* Tổng quan các nghiên cứu trong nước và ở nước ngoài về quản lý, khai thác, bảo trì CTĐB; về hợp đồng bảo trì CTĐB; về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB và tìm ra khoảng trống nghiên cứu.

- *Thứ hai:* Trình bày có hệ thống, bổ sung và phát triển cơ sở lý luận về hợp đồng bảo trì CTĐB, quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB. Tổng kết kinh nghiệm của một số nước trên thế giới để rút ra bài học kinh nghiệm mà Việt Nam có thể áp dụng.

- *Thứ ba:* Phân tích, đánh giá thực trạng chỉ ra những kết quả đạt được trong bảo trì và quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB cũng như những tồn tại, hạn chế và những vấn đề đặt ra trong việc áp dụng các hình thức hợp đồng bảo trì phù hợp và nhu cầu hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

- *Thứ tư:* Đề xuất bốn giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB với phương pháp đánh giá khoa học với độ tin cậy cao về sự cần thiết và tính khả thi của các giải pháp này, nhằm góp phần kéo dài tuổi thọ công trình đường bộ quốc gia bằng việc nâng cao chất lượng thực hiện hợp đồng, đảm bảo tiến độ hợp đồng bảo trì, nâng cao năng lực quản lý hợp đồng, nâng cao năng lực Nhà thầu bảo trì....

Trong quá trình thực hiện luận án, nghiên cứu sinh đã có nhiều cố gắng, tiến hành nghiên cứu các nội dung liên quan một cách nghiêm túc, các kết quả nghiên cứu mang tính trung thực và có độ tin cậy, đáp ứng tương đối đầy đủ các yêu cầu cơ bản của nội dung đề tài luận án theo mục tiêu nghiên cứu đã đề ra. Khi thực hiện việc nghiên cứu,

ngiên cứu sinh còn gặp một số khó khăn trong việc thu thập số liệu về các hợp đồng bảo trì CTĐB đã và đang thực hiện tại Việt Nam, số lượng hợp đồng mà nghiên cứu sinh có thể tiếp cận được số liệu còn hạn chế nên việc nghiên cứu của nghiên cứu sinh giới hạn ở đa số các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ do Nhà nước quản lý.

Hướng nghiên cứu tiếp theo là nghiên cứu quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ do các cơ quan, cá nhân ngoài Nhà nước thực hiện, nhằm góp phần ngày càng hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

2. Kiến nghị:

Trên cơ sở nghiên cứu của Luận án, nghiên cứu sinh nhận thấy các giải pháp được đề xuất căn cứ trên cơ sở khoa học, cơ sở lý luận phù hợp với thực tiễn về quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam hiện nay. Tuy nhiên, để các giải pháp trên được ứng dụng có hiệu quả trong thực tiễn thì cần có một số điều kiện hỗ trợ cụ thể như sau:

- Thực hiện bổ sung và ngày càng hoàn thiện các văn bản pháp luật chi tiết, đầy đủ về tiêu chuẩn, định mức, khung giá, suất vốn bảo trì, mặt bằng giá, thủ tục hợp đồng, đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì .., hướng đến giao Bộ giao thông vận tải tích hợp nội dung quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB vào hệ thống văn bản luật để đảm bảo tính thống nhất và đồng bộ.

- Ban hành văn bản pháp luật quy định chi tiết và thống nhất về hợp đồng bảo trì CTĐB, quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB nhằm điều chỉnh hành vi và ý thức của các chủ thể tham gia hợp đồng, buộc các chủ thể phải nghiêm túc thực hiện theo quy định của pháp luật.

- Có chính sách ưu tiên triển khai các hợp đồng bảo trì CTĐB cho các tuyến đường giữ vai trò quan trọng trong phát triển KT-XH, có lưu lượng vận tải lớn, là các tuyến đường chính nối liền các trung tâm KT-XH của đất nước.

- Có chính sách ưu tiên xóa bỏ các điểm tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT, an toàn công trình, các tuyến đường không thể lưu thông bằng phương tiện cơ giới; đồng thời có chính sách ưu tiên thay thế cầu yếu nhằm đảm bảo an toàn và lưu thông êm thuận trên các tuyến đường.

- Có chính sách nghiệm thu và thanh toán chi phí bảo trì theo đúng thủ tục đã ký kết trong các hợp đồng bảo trì, giúp Nhà thầu chủ động về tài chính để có thể thực

hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB đã ký kết theo đúng chất lượng, khối lượng và tiến độ đã cam kết với chủ quản lý khai thác CTĐB.

- Có chính sách, chế tài xử phạt nghiêm khắc tất cả các hành vi vi phạm hợp đồng từ giai đoạn đấu thầu đến triển khai thực hiện hợp đồng, BDTX, sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất, nghiệm thu thanh toán,... đối với tất cả các chủ thể có liên quan trong quá trình quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB (gồm chủ quản lý khai thác CTĐB, các Nhà thầu bảo trì...).

- Thực hiện cơ chế khuyến khích các Nhà thầu tư nhân tham gia vào thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB, tạo môi trường kinh doanh bình đẳng và khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia vào hoạt động bảo trì CTĐB.

- Nghiên cứu ban hành văn bản luật về hợp đồng bảo trì CTĐB chi tiết, đồng bộ và thống nhất với các văn bản luật có liên quan như quy trình kỹ thuật, tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức cũng như các tài liệu, thủ tục có liên quan về bảo trì công trình đường bộ, xây dựng mới về hợp đồng bảo trì CTĐB nhằm phù hợp với thông lệ quốc tế và phù hợp với điều kiện Việt Nam. Từ đó góp phần đảm bảo sự thống nhất và đồng bộ trong quá trình quản lý hợp đồng bảo trì CTĐB tại Việt Nam.

**DANH MỤC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ
LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN**

1. Bùi Thị Ngọc Lan (2019), “*Nghiên cứu hợp đồng bảo trì công trình đường bộ tại Việt Nam*”, Tạp chí Kiến trúc và Xây dựng số 33/2019, trang 85.
2. Bùi Thị Ngọc Lan (2019), “*Giải pháp hoàn thiện việc kiểm soát chi phí trong hoạt động bảo trì công trình đường bộ*”, Tạp chí Cầu đường Việt Nam số 3/2019, trang 33.
3. Bùi Thị Ngọc Lan (2019), “*Một số giải pháp quản lý rủi ro trong hợp đồng bảo trì công trình đường bộ dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện (Performance Based Contract)*”, Tạp chí Cầu đường Việt Nam số 4/2019, trang 26.
4. Bùi Thị Ngọc Lan (2019), “*Bảo trì công trình đường bộ Việt Nam: Kết quả và nhiệm vụ đặt ra*”, Tạp chí Giao thông vận tải số 06/2019, trang 161.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

TIẾNG VIỆT

- [1]Phuong Anh (2011), *Hợp đồng PBC kén nhà thầu có năng lực*, tại trang <http://www.vaidiakythuat.com>
- [2]Phuong Anh (2012), *Hợp đồng PBC: Bước khởi đầu nhiều thách thức*, tại trang <http://www.baogiaothong.vn>
- [3]Phuong Anh (2013), *Bảo dưỡng thường xuyên các quốc lộ: Khoán theo chất lượng đầu ra*, Báo Giao thông vận tải
- [4]Trịnh Thùy Anh (2006), *Nghiên cứu một số giải pháp quản lý rủi ro trong các dự án xây dựng công trình giao thông Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế
- [5]Ban chấp hành TW khóa XI (2012), *Nghị quyết số 13-NQ/TW, ngày 16/1/2012, Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành TW Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020*
- [6]Báo Đầu tư online (2018), *Lỗ hổng lớn tại Dự án Quản lý tài sản đường bộ Việt Nam* <https://baodautu.vn>
- [7]Báo du lịch Việt Nam online (2012), *Bản đồ khoảng cách các tỉnh thành Việt Nam* tại trang dulichvietnam.com.vn
- [8]Báo gia đình và xã hội (2018), *Nhiều lùm xùm sau kết quả thanh tra sai phạm tại dự án Quản lý tài sản đường bộ Việt Nam* tại trang <http://giadinh.net.vn>
- [9]Báo Giao thông (2015), *Xóa độc quyền bảo trì công trình đường bộ*
- [10]Báo giao thông (2017), *Bảo dưỡng đường bộ sẽ được nâng quy mô gói thầu*
- [11]Báo Giao thông (2017), *Bảo trì công trình đường bộ phải có trọng tâm, trọng điểm* tại trang <http://www.baogiaothong.vn>
- [12]Bộ Giao thông vận tải (2003), *Đề án Nâng cao hiệu quả và chất lượng công tác quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên hệ thống quốc lộ*,
- [13]Bộ GTVT (2013), *Đề án đổi mới toàn diện công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ*
- [14]Bộ Giao thông vận tải (2013), *Thông tư 52/2013/TT-BGTVT ngày 12/12/2013 của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ*

- [15] Bộ giao thông vận tải (2013), *Tóm tắt báo cáo tổng kết công tác năm 2012 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2013*
- [16] Bộ Giao thông vận tải (2014), *Thông tư 31/2014/TT-BGTVT ngày 05/08/2014 hướng dẫn đấu thầu, đặt hàng sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích quản lý, bảo trì công trình đường bộ sử dụng Quỹ bảo trì công trình đường bộ trung ương*
- [17] Bộ Giao thông vận tải (2015), *Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/09/2015 hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP về quản lý và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ*
- [18] Bộ Giao thông vận tải (2016), *Quyết định số 622/QĐ-BGTVT ngày 2/3/2016 phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng cầu dân sinh và quản lý tài sản đường địa phương (tên tiếng Anh: Local Road Assets Management Project - LRAMP),*
- [19] Bộ Giao thông vận tải (2018), *Đấu thầu bảo trì công trình đường bộ qua mạng từ 2019* tại trang <http://mt.gov.vn>
- [20] Bộ giao thông vận tải (2018), *Phải làm rõ sự cần thiết của công tác duy tu, sửa chữa, bảo trì công trình đường bộ* tại trang <http://mt.gov.vn>
- [21] Bộ Giao thông vận tải (2018), *Thông tư 37/2018/TT-BGTVT ngày 07/06/2018 quy định về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ*
- [22] Bộ GTVT (2013), *Quyết định số 528/QĐ-BGTVT về việc phê duyệt Đề án “Đổi mới toàn diện công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ”*
- [23] Bộ GTVT (2017), *Thông tư 38/2017/TT-BGTVT ngày 01/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 31/2014/TT-BGTVT ngày 08 tháng 5 năm 2014*
- [24] Bộ Kế hoạch đầu tư (2015), *Thông tư 03/2015/TT-BKH ngày 06/5/2015 quy định chi tiết lập Hồ sơ mời thầu xây lắp*
- [25] Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ GTVT (2011), *Về hợp đồng dựa trên hiệu quả hoạt động và hợp tác công-tư (PPP) trong quản lý và bảo trì CTĐB, Hội thảo khoa học*
- [26] Bộ Kế hoạch và đầu tư, Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản (2013), *Thúc đẩy các dự án đối tác công – tư (PPP), Đối thoại cao cấp quốc tế*
- [27] Nguyễn Phương Châm (2018), *Nghiên cứu hoàn thiện quản lý đầu tư xây dựng và khai thác đường cao tốc ở Việt Nam, Luận án tiến sĩ kinh tế*

- [28] Chính phủ (2005), *Nghị định số 31/2005/NĐ-CP về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích*,
- [29] Chính phủ (2010), *Nghị định số 114/2010/NĐ-CP ngày 06 tháng 12 năm 2010 về bảo trì công trình xây dựng*
- [30] Chính phủ (2019), *Nghị định 33/2019/NĐ-CP ngày 23/4/2019 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ*
- [31] Chính phủ (2013), *Nghị định số 130/2013/NĐ-CP về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích*,
- [32] Chính phủ (2013), *Quyết định số 60/2013/QĐ-TTg ngày 21/10/2013 Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Tổng cục Đường bộ Việt Nam thuộc Bộ Giao thông vận tải*,
- [33] Chính phủ (2014), *Nghị định 63/2014/NĐ-CP ngày 26/06/2014 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu*
- [34] Chính phủ (2014), *Quyết định 318/QĐ-TTg của Chính phủ ngày 04/3/2014 về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến 2030*
- [35] Chính phủ (2015), *Nghị định 37/2015/NĐ-CP ngày 22 tháng 04 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về hợp đồng xây dựng*
- [36] Chính phủ (2016), *Quyết định 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*
- [37] Trần Chung (2007), *Vấn đề bảo trì công trình xây dựng ở Việt Nam*, Tạp chí Xây dựng, số 3/2007
- [38] Trần Bá Đạt (2017), *Nghiên cứu đề xuất bộ tiêu chí đánh giá chất lượng bảo trì CTDB phù hợp với điều kiện Việt Nam*, Đề tài nghiên cứu khoa học công nghệ cấp Bộ
- [39] Lê Hồng Điệp (2017), *Xây dựng mạng lưới đường bộ Việt Nam đồng bộ - kết nối*, Tạp chí GTVT
- [40] Nghiêm Văn Dĩnh, Nguyễn Quỳnh Sang (2009), *Kinh tế - quản lý khai thác công trình cầu đường*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải
- [41] Dự án cải tạo mạng lưới đường bộ (NRIP) (2011), *Quá trình hội thảo PBC tại Việt Nam - Các bài học rút ra từ kinh nghiệm PBC ở các quốc gia khác*, Hội thảo KH
- [42] Nguyễn Thị Tuyết Dung (2018), *Nghiên cứu giải pháp huy động và sử dụng vốn cho bảo trì công trình đường bộ*, Luận án tiến sĩ kinh tế

- [43]Lê Anh Dũng (2011), *Nghiên cứu các nguồn thu từ người sử dụng đường bộ Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế
- [44]Trần Duy (2017), *Kiểm tra đột xuất, loại nhà thầu yếu bảo trì công trình đường bộ*, , tại trang <https://baomoi.com>
- [45]Trần Duy (2018), *Đánh giá đúng hiện trạng để xác định nhu cầu vốn bảo trì*, , tại trang <http://www.baogiaothong.vn>
- [46]Trần Duy (2019), *Cấm cửa nhà thầu vi phạm chất lượng bảo trì công trình đường bộ* tại trang <https://baomoi.com>
- [47]Huỳnh Thị Thúy Giang (2012), *Hình thức hợp tác công – tư để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam*, Luận án tiến sĩ.
- [48]Trần Minh Giáp (2011), *Đánh giá áp dụng thí điểm hợp đồng PBC trong công tác bảo trì công trình đường bộ tại Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ - Đại học GTVT
- [49]Lê Ngọc Hà (2013), *Hoàn thiện công tác quản lý khai thác đường cao tốc*, Luận văn thạc sĩ - Đại học GTVT
- [50]Nam Hải, Trần Duy (2017), *Bảo trì đường BOT được thực hiện thế nào?* , tại trang <http://www.baogiaothong.vn>
- [51]Đình Đức Hiệp (2015), *Ứng dụng phân tích đa tiêu chí (MCA) trong lựa chọn phương án bảo trì mặt đường định hướng phát triển bền vững*, Tạp chí GTVT
- [52]Đình Văn Hiệp, Phạm Văn Tuấn (2017), *Một số giải pháp để triển khai áp dụng hiệu quả hợp đồng dựa trên chất lượng thực hiện trong quản lý bảo trì công trình đường bộ Việt Nam*, Tạp chí GTVT
- [53]Doãn Hoa (2004), *Quản lý khai thác đường ô tô*, Nhà xuất bản Xây dựng
- [54]Nguyễn Việt Hùng (2011), *Hướng dẫn Nhà thầu tham gia các gói thầu “Bảo dưỡng đường bộ” thuộc Dự án nâng cấp mạng lưới đường bộ*
- [55]Trần Văn Hùng (2007), *Nâng cao chất lượng đấu thầu xây dựng các công trình giao thông ở Việt Nam*
- [56]Lê Ngọc Hưng (2011), *Góp phần nghiên cứu mô hình quản lý khai thác đường ô tô cao tốc trong điều kiện Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ - Đại học GTVT
- [57]Lê Thanh Hương (2005), *Nghiên cứu một số vấn đề về quản lý dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế

- [58]Nguyễn Văn Huyền (2018), *Hiện đại hóa công tác bảo trì công trình đường bộ để nâng cao tuổi thọ công trình giao thông* tại trang <http://duongbo.vn>
- [59]Hoàng Ngọc Lân (2009), *Nghiên cứu về Hợp đồng trên Cơ sở Chất lượng Thực hiện cho công tác bảo dưỡng sửa chữa đường bộ và đề xuất giải pháp để áp dụng tại Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ - Đại học GTVT
- [60]Trần Danh Lợi (2015), *Nghiên cứu phân loại đường đô thị nhằm đề xuất các giải pháp tổ chức giao thông đặc thù cho thành phố Hà Nội*, Đề tài khoa học
- [61]Anh Minh (2015), *Khởi công Dự án Quản lý tài sản đường bộ trị giá 301 triệu USD*, tại trang <https://baodautu.vn>
- [62]Nguyễn Phước Minh (2013), *Nghiên cứu xác định thành phần vật liệu hợp lý lớp bê tông nhựa tạo nhám mặt đường cấp cao ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kỹ thuật
- [63]Vũ Hoàng Nam (2011), *Nghiên cứu ứng dụng bài toán phân tích đa tiêu chí (MCA) cho việc so sánh và luận chứng phương án bảo trì mặt đường ô tô tại Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ, Đại học xây dựng HN
- [64]Ngân hàng Thế giới - Bộ GTVT - Tổng cục ĐBVN (2014), *Hội thảo về Hợp đồng dựa trên hiệu quả hoạt động (PBC) và hợp tác công – tư (PPP)*, Hội thảo khoa học
- [65]Ngân hàng thế giới *Mô hình quản lý và phát triển đường bộ HDM-4*
- [66]Ngân hàng phát triển châu Á (2018), *Hướng dẫn về hợp đồng bảo trì đường bộ dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện*
- [67]Thành Nhân (2012), *Đấu thầu bảo trì công trình đường bộ*, Tạp chí Đấu thầu
- [68]Trần Trung Kiên (2019), *Nghiên cứu công tác quản lý khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hà Nội*, Luận án tiến sĩ kinh tế
- [69]Pháp luật Việt Nam (2017), *Kỳ 1: Lột trần sai phạm tại gói thầu 632 tỷ đồng do Ban QLDA3 làm quản lý* tại trang <http://www.phapluatplus.vn>
- [70]Đào Việt Phương (2006), *Hoàn thiện các phương pháp định giá sử dụng đường bộ và các giải pháp nhằm nâng cao nguồn thu từ người sử dụng đường bộ*, Luận án tiến sĩ
- [71]Quốc hội (2013), *Luật đấu thầu số 43/2013/QH13 ngày 26 tháng 11 năm 2013 do Quốc hội ban hành*
- [72]Quỹ bảo trì công trình đường bộ Trung ương (2017), *Báo cáo tổng kết và đánh giá 05 năm hoạt động của Quỹ bảo trì công trình đường bộ (giai đoạn 2013-2017)*

- [73]Châu Như Quỳnh (2018), *Hơn 16.000 km đường bộ quốc gia xuống cấp vì “đói” vốn* tại trang dantri.com.vn
- [74]Đương Tất Sinh, Phạm Minh Tâm (2015), *Chất lượng khai thác giao thông và vấn đề bảo đảm an toàn giao thông trên đường ô tô*, Tạp chí Giao thông vận tải
- [75]Hoàng Ngọc Sơn (2016), *Các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng công trình và chi phí bảo trì công trình đường bộ*, Tạp chí Tài chính
- [76]Thân Thanh Sơn (2015), *Nghiên cứu phân bố rủi ro trong hình thức hợp tác công tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam*, Luận án tiến sĩ
- [77]Doãn Minh Tâm (2014), *Ứng dụng công nghệ tái chế mặt đường cũ trong sửa chữa, cải tạo mặt đường đô thị tại Việt Nam*, Tạp chí cầu đường
- [78]Tạp chí GTVT (2018), *Cục QLDB IV: Cần bố trí hài hòa nguồn vốn bảo trì CTDB*
- [79]Tạp chí Giao thông vận tải (2018), *Giao thông đường bộ: “Xương sống” của nền kinh tế*, , tại trang điện tử <http://www.tapchigiaothong.vn>
- [80]Tạp chí Giao thông vận tải (2018), *Muốn giữ đường tốt cần phát hiện sớm hư hỏng để sửa chữa* tại trang <http://www.tapchigiaothong.vn>
- [81]Tạp chí Giao thông vận tải (2018), *Nguồn vốn Bảo trì công trình đường bộ: Xử lý 243 điểm đen tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông* <http://www.tapchigiaothong.vn>
- [82]Tạp chí GTVT (2018), *Tổng cục ĐBVN: Nâng cao chất lượng bảo trì*
- [83]Tạp chí Giao thông vận tải (2019), *Chấn chỉnh quản lý chất lượng bảo dưỡng thường xuyên quốc lộ, đường cao tốc*
- [84]Nguyễn Ngọc Thạch (2015), *Nghiên cứu các giải pháp đồng bộ nhằm tăng cường an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế
- [85]Nguyễn Hồng Thái (2010), *Hợp tác công tư trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông*, Tạp chí Giao thông vận tải.
- [86]Âu Phú Thắng (2007), *Nghiên cứu hoàn thiện phương pháp đánh giá hiệu quả dự án đường ô tô, đặc biệt xét đến các công trình BOT*, Luận án tiến sĩ kinh tế
- [87]Huy Thắng (2011), *Đa dạng nguồn vốn cho quản lý và bảo trì công trình đường bộ*, tại trang <http://chinhphu.vn>
- [88]Bích Thảo (2017), *Đổi mới cách thức bảo dưỡng quốc lộ*, <http://baodauthau.vn>
- [89]Bích Thảo (2018), *Năm 2017 đã triển khai 1.237 công trình sửa chữa đường bộ địa phương*, tại trang <http://baodauthau.vn>

- [90]Thời báo tài chính Việt Nam (2018), *Hạ tầng giao thông nông thôn đổi thay mạnh mẽ* tại trang <http://thoibaotaichinhvietnam.vn>
- [91]Tiểu ban Kỹ thuật Tiêu chuẩn TCVN (2005), *TCVN 4054:2005 - Đường ô tô yêu cầu thiết kế*
- [92]Phạm Văn Toàn (2016), *Đề xuất tiêu chí xác định năng lực thông hành thực tế của tuyến đường đang khai thác để lựa chọn hình thức đầu tư bảo trì PPP ở Việt Nam*, Tạp chí Giao thông vận tải
- [93]Bộ GTVT (2012), *QCVN 41: 2012/BGTVT về quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ*
- [94]Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2011), *Nghiên cứu điển hình hợp đồng PBC (bảo trì công trình đường bộ dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện) tại Nhật Bản*
- [95]Tổng cục ĐBVN (2013), *QĐ số 1682/QĐ-TCĐBVN ngày 07/10/2013 công bố Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 07:2013/TCĐBVN Tiêu chuẩn kỹ thuật BDTX đường bộ*
- [96]Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2017), *Bảo trì công trình đường bộ: Bảo đảm đúng quy trình, công khai - minh bạch*,
- [97]Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2019), *Kết quả thực hiện công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ năm 2018 và phương hướng nhiệm vụ năm 2019*
- [98]Tổng cục Đường bộ Việt Nam (2019), *Không sửa đường kịp thời để xảy ra tai nạn thì các đồng chí ra tòa* tại trang <https://tuoitre.vn>
- [99]Tổng cục đường bộ Việt Nam, Cơ quan quốc tế Nhật Bản JICA tại Việt Nam (2012), *Tăng cường năng lực bảo trì công trình đường bộ* Hội thảo khoa học
- [100]Tổng cục đường bộ Việt Nam, Tập đoàn IL&FS Elsamex (Tây Ban Nha) (2012), *Giải pháp Microsurfacing - giải pháp trong bảo trì những tuyến đường bộ có lưu lượng giao thông lớn tại Việt Nam*, Hội thảo khoa học quốc tế
- [101]Trường đại học Kyoto (Nhật Bản), Trường đại học Giao thông vận tải Hà Nội (2015), *Chất lượng mặt đường bê tông nhựa nóng – Kinh nghiệm quản lý và công nghệ của Nhật Bản*, Hội thảo quốc tế
- [102]Hoàng Ngọc Tùng (2012), *Nghiên cứu đề xuất áp dụng đấu thầu trong bảo trì CTĐB và thực hiện bảo trì CTĐB dưới hợp đồng PBC*, Luận văn thạc sĩ - Đại học GTVT

[103] Lê Mạnh Tường (2010), *Một số giải pháp hoàn thiện quản lý chất lượng các dự án đầu tư XDCT giao thông đô thị trên địa bàn TP Hồ Chí Minh*, Luận án tiến sĩ

[104] Ủy ban an toàn giao thông Quốc gia (2014), *Địa phương làm kém, sẽ thu lại ủy thác bảo trì công trình đường bộ*, tại trang <http://antoangiaothong.gov.vn>

[105] Viện Chiến lược và phát triển GTVT (2018), *Chuyên đề: Báo cáo tổng hợp, phân tích, đánh giá thực hiện Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Đường bộ Việt Nam từ năm 2013 đến năm 2017*

TIẾNG NƯỚC NGOÀI

[106] Andrea Broaddus, et al. (2009), *Transportation demand management*

[107] Zietlow, Dr. Gunter (2004), *Implementing Performance-based Road Management and Maintenance Contracts in Developing Countries - An Instrument of German Technical Cooperation*, German Development Cooperation (GTZ)

[108] E. Lancelot (2010), *Performance Based Contracts in the Road Sector: Towards Improved Efficiency in the Management of Maintenance and Rehabilitation Brazil's Experience*, Transport paper series - The World Bank

[109] G. J. Zietlow (2005), *Cutting Costs and Improving Quality through Performance-Based Road Management and Maintenance Contracts-The Latin American and OECD Experiences*, Senior Road Executives Programme, Restructuring Road Management, German Development Cooperation, Birmingham

[110] Segal, G. F., et al. (2003), *Contracting for Road and Highway Maintenance*, Reason Foundation, Reason Public Policy Institute, Los Angeles

[111] Zietlow, G. J., A. Bull (1999), *Performance Specified Road Maintenance Contracts-The Road to the Future, the Latin American Perspective*, 21st World Congress, Kuala Lumpur, 3-9 October 1999

[112] Keir, M., G. V. Blerk (2006), *A Review of the Performance Specified Maintenance Contract (PSMC) Model Using a Case Study of PSMC 001*, Case Study—Transit New Zealand, Transfield Services, Sydney

[113] Masuda Sultana, et al. (2012), *Performance Based Maintenance of Road Infrastructure by Contracting—A Challenge for Developing Countries*, National Association of Accountants

PHỤ LỤC 1

HÌNH ẢNH MỘT SỐ QUỐC LỘ HƯ HỎNG CHƯA ĐƯỢC BẢO TRÌ



Nguồn: NCS tham khảo trên internet

PHỤ LỤC 2

PHIẾU ĐIỀU TRA KHẢO SÁT

THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG BẢO TRÌ ĐƯỜNG BỘ VÀ QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

Kính thưa Ông/Bà!

Tôi xin phép được tự giới thiệu đến Quý Ông/Bà, tên tôi là *Bùi Thị Ngọc Lan*, đang là nghiên cứu sinh tại Trường Đại học Giao thông vận tải về đề tài: “*Nghiên cứu hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam*”, ngành: Quản lý xây dựng. Đối tượng nghiên cứu của đề tài là kết quả quản lý các hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam.

Phiếu điều tra khảo sát này được sử dụng để xin ý kiến của quý Ông/Bà đánh giá thực trạng quản lý hợp đồng cũng như mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến kết quả quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam hiện nay; giúp cho nghiên cứu sinh có căn cứ tin cậy để đề xuất những giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ nhằm nâng cao tuổi thọ của công trình và sử dụng vốn bảo trì hiệu quả.

Tôi xin cam đoan các thông tin do Quý Ông/Bà cung cấp trong bảng câu hỏi khảo sát chỉ sử dụng cho mục đích nghiên cứu và được bảo mật nghiêm ngặt; không được công bố cho bên thứ ba trong bất kỳ trường hợp và hoàn cảnh nào.

Trân trọng cảm ơn ý kiến đóng góp của quý Ông/Bà!

PHẦN A - ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG BẢO TRÌ ĐƯỜNG BỘ VÀ QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ ĐƯỜNG BỘ

Theo Ông/Bà, trong thời gian qua kết quả hoạt động bảo trì, kết quả của các hợp đồng bảo trì đường bộ Việt Nam đã được thực hiện ở mức độ nào?

Ông/Bà cho ý kiến đánh giá từng nội dung theo 5 mức độ ảnh hưởng bằng cách đánh dấu “X” vào ô tương ứng với:

1 = Không ảnh hưởng; 2 = Ảnh hưởng ít; 3 = Ảnh hưởng trung bình;
4 = Ảnh hưởng nhiều; 5 = Ảnh hưởng rất nhiều

Câu 1: Xin ý kiến đánh giá của Ông/Bà về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến văn bản pháp luật về hợp đồng bảo trì CTĐB Việt Nam bằng cách đánh dấu “x” vào lựa chọn trả lời dựa trên thang đo tương ứng?

T T	Nguyên nhân	Mức độ ảnh hưởng				
		1	2	3	4	5
1	Chưa xác định rõ sự khác biệt của hợp đồng bảo trì CTĐB và HĐXD					
2	Chưa có văn bản quy định riêng cho hợp đồng bảo trì CTĐB trong giai đoạn đưa công trình vào khai thác sử dụng.					
3	Các tiêu chuẩn, quy chuẩn về bảo trì CTĐB, định mức kinh tế - kỹ thuật về thiết kế, thi công bảo trì CTĐB chưa đầy đủ và cụ thể					
4	Các văn bản pháp luật về đấu thầu, quy trình kỹ thuật bảo trì CTĐB, tiêu chuẩn và thủ tục đánh giá chất lượng hợp đồng bảo trì CTĐB, ...chưa đầy đủ và thống nhất					
5	Các ý kiến khác (xin ghi cụ thể)					

Câu 2: Xin ý kiến đánh giá của Ông/Bà về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB bằng cách đánh dấu “x” vào lựa chọn trả lời dựa trên thang đo tương ứng?

T T	Nguyên nhân	Mức độ ảnh hưởng				
		1	2	3	4	5
1	Chất lượng HSMT tại thời điểm đấu thầu thấp, chưa đáp ứng được yêu cầu đặt ra cho công tác lựa chọn nhà thầu					
2	Chất lượng của đội ngũ cán bộ làm công tác đấu thầu còn thấp, thiếu trách nhiệm trong kiểm tra, giám sát (bao gồm cả chủ quản lý khai thác CTĐB và đơn vị tư vấn)					
3	Vi phạm quy chế về đấu thầu bảo trì đường bộ như thông thầu, thiếu trung thực trong kê khai năng lực...					
4	Chậm trễ trong việc đánh giá, thẩm định HSMT làm ảnh hưởng đến thời gian thực hiện hợp đồng					
5	Các ý kiến khác (xin ghi cụ thể)					

Câu 3: Xin ý kiến đánh giá của Ông/Bà về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến công tác thương thảo và ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB bằng cách đánh dấu “x” vào lựa chọn trả lời dựa trên thang đo tương ứng?

T T	Nguyên nhân	Mức độ ảnh hưởng				
		1	2	3	4	5
1	Năng lực chuyên môn của chủ quản lý khai thác CTĐB còn nhiều hạn chế trong quản lý hợp đồng như: xử lý vi phạm hợp đồng, chỉ đạo công tác đền bù,					
2	Năng lực nhà thầu về tài chính, nhân lực, thiết bị hiện đại, kinh nghiệm thực hiện các hợp đồng bảo trì CTĐB còn hạn chế					
3	Chất lượng thực hiện hợp đồng chưa đảm bảo, tiến độ thực hiện nhiều hợp đồng bảo trì CTĐB còn chậm so với hợp đồng đã ký kết					
4	Công tác kiểm tra theo dõi tình trạng kỹ thuật của công trình chủ yếu bằng thủ công, các tiêu chí kiểm tra, quản lý chưa rõ ràng					
5	Công tác thương thảo, ký kết hợp đồng chưa chặt chẽ, chưa có trình tự thống nhất					
6	Các ý kiến khác (xin ghi cụ thể)					

Câu 4: Xin ý kiến đánh giá của Ông/Bà về mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến công tác nghiệm thu, thanh quyết toán các hợp đồng bảo trì CTĐB bằng cách đánh dấu “x” và lựa chọn trả lời dựa trên thang đo tương ứng?

T T	Nguyên nhân	Mức độ ảnh hưởng				
		1	2	3	4	5
1	Nguồn vốn cho công tác bảo trì công trình đường bộ còn rất thiếu, chưa đáp ứng được yêu cầu thực tiễn					
2	Công tác nghiệm thu, thanh toán chưa kịp thời khiến nhà thầu gặp nhiều khó khăn về tài chính trong quá trình thực hiện các điều khoản hợp đồng					
3	Quá trình nghiệm thu, thanh toán hợp đồng bảo trì công trình đường bộ chưa được chuẩn hóa					
4	Các ý kiến khác (xin ghi cụ thể)					

Câu 5: Xin quý Ông/Bà vui lòng đánh giá tính cấp thiết của các giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam sau đây bằng cách đánh dấu “x” và lựa chọn trả lời dựa trên thang đo tương ứng?

*1 = Không cấp thiết; 2 = Cấp thiết ít; 3 = Cấp thiết trung bình;
4 = Cấp thiết cao; 5 = Rất cấp thiết*

T T	Giải pháp	Mức độ				
		1	2	3	4	5
1	Hoàn thiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB					
2	Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB					
3	Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh – quyết toán hợp đồng bảo trì CTĐB					
4	Tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB					

Câu 6: Xin quý Ông/Bà vui lòng đánh giá tính khả thi của các giải pháp hoàn thiện quản lý hợp đồng bảo trì công trình đường bộ Việt Nam sau đây bằng cách đánh dấu “x” và lựa chọn trả lời dựa trên thang đo tương ứng?

1 = Không khả thi; 2 = Khả thi ít; 3 = Khả thi trung bình;

4 = Khả thi cao; 5 = Khả thi rất cao

T T	Giải pháp	Mức độ				
		1	2	3	4	5
1	Hoàn thiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu bảo trì CTĐB					
2	Hoàn thiện công tác thương thảo, ký kết hợp đồng và quản lý quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì CTĐB					
3	Hoàn thiện công tác nghiệm thu, thanh – quyết toán hợp đồng bảo trì CTĐB					
4	Tăng cường áp dụng hợp đồng PBC trong bảo trì CTĐB					

PHẦN B – CÁC Ý KIẾN KHÁC CỦA QUÝ ÔNG/BÀ

.....

.....

.....

.....

PHẦN C: THÔNG TIN CÁ NHÂN

1. Thời gian quý Ông/Bà công tác trong lĩnh vực xây dựng:

Dưới 5 năm

Từ 5-10 năm

Từ 10-20 năm

Trên 20 năm

2. Trình độ học vấn của quý Ông/Bà:

Cao đẳng

Đại học

Sau đại học

Khác (xin ghi rõ):

3. Ông/Bà đang làm việc với vai trò:

Cơ quan quản lý Nhà nước

Nhà thầu thi công

Đơn vị tư vấn

Khác (xin ghi rõ):

4. Chức vụ hiện tại của quý Ông/Bà trong đơn vị:

Ban lãnh đạo

Trưởng phó phòng ban

Chuyên viên, nhân viên

Khác (xin ghi rõ):

5. Cơ quan/ đơn vị công tác:

*Chữ ký, họ tên và địa chỉ của người cung cấp
thông tin (Có thể cung cấp hoặc không)*

Họ tên.

Địa chỉ:

Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của Quý vị!

LIÊN HỆ:

Quý Ông/Bà có ý kiến góp ý, xin vui lòng liên hệ theo địa chỉ: Bùi Thị Ngọc Lan – giảng viên Bộ môn Kinh tế xây dựng và quản lý - Trường đại học kiến trúc Hà Nội, nghiên cứu sinh tại Trường đại học giao thông vận tải Hà Nội

Điện thoại: 0976509779

Email: ngooclan78dhkt@gmail.com

PHỤ LỤC 3

**ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG BẢO TRÌ ĐƯỜNG BỘ VÀ
KẾT QUẢ QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM**

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Q11	205	2	5	3.47	0.894
Q12	205	2	5	3.50	0.790
Q13	205	2	5	3.54	0.801
Q14	205	2	5	3.28	0.538
Q21	205	2	4	3.87	0.765
Q22	205	2	5	3.55	0.825
Q23	205	2	5	3.20	0.566
Q24	205	2	4	3.26	0.521
Q31	205	2	5	3.52	0.883
Q32	205	2	4	3.18	0.541
Q33	205	2	5	3.28	0.538
Q34	205	2	5	3.61	0.865
Q35	205	2	5	3.60	0.860
Q41	205	1	5	3.26	0.559
Q42	205	2	5	3.29	0.517
Q43	205	2	4	3.19	0.564
Q51	205	2	5	3.60	0.832
Q52	205	2	5	4.01	0.728
Q53	205	2	5	3.93	0.602
Q54	205	2	5	3.91	0.553
Q61	205	2	5	3.71	0.524
Q62	205	2	5	4.06	0.802
Q63	205	2	5	3.86	0.645
Q64	205	2	5	3.84	0.630
Valid N (listwise)	205				

Trong đó:

+ Từ câu Q11 đến câu Q14; Q21 đến câu Q24; Q31 đến câu Q35; Q41 đến câu Q43 các giá trị của cột Minimum và cột Maximum có mức độ ảnh hưởng là:

1 = Không ảnh hưởng; 2 = Ảnh hưởng ít; 3 = Ảnh hưởng trung bình;

4 = Ảnh hưởng nhiều; 5 = Ảnh hưởng rất nhiều

+ Từ câu Q51 đến câu Q54, các giá trị của cột Minimum và cột Maximum có mức độ là:

1 = Không cấp thiết; 2 = Cấp thiết ít; 3 = Cấp thiết trung bình;

4 = Cấp thiết cao; 5 = Rất cấp thiết

+ Từ câu Q61 đến câu Q64, các giá trị của cột Minimum và cột Maximum có mức độ là:

1 = Không khả thi; 2 = Khả thi ít; 3 = Khả thi trung bình;

4 = Khả thi cao; 5 = Khả thi rất cao

C1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	2	1.0	1.0	1.0
2	74	36.1	36.1	37.1
Valid 3	122	59.5	59.5	96.6
4	7	3.4	3.4	100.0
<i>Total</i>	<i>205</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	

Trong đó: Valid 1 = Thời gian công tác dưới 5 năm

Valid 2= Thời gian công tác từ 5 -10 năm

Valid 3 = Thời gian công tác từ 10 - 20 năm

Valid 4 = Thời gian công tác trên 20 năm

C2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2	176	85.9	85.9	85.9
Valid 3	29	14.1	14.1	100.0
Total	205	100.0	100.0	

Trong đó: Valid 1 = Cao đẳng Valid 2 = Đại học Valid 3 = Sau đại học

C3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	68	33.2	33.2	33.2
2	82	40.0	40.0	73.2
Valid 3	18	8.8	8.8	82.0
4	37	18.0	18.0	100.0
Total	205	100.0	100.0	

Trong đó Valid 1 = Cơ quan quản lý Nhà nước Valid 2 = Nhà thầu thi công
Valid 3 = Đơn vị tư vấn Valid 4 = Vai trò khác

C4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
1	10	4.9	4.9	4.9
Valid 2	80	39.0	39.0	43.9
3	115	56.1	56.1	100.0
Total	205	100.0	100.0	

Trong đó: Valid 1 = Ban lãnh đạo Valid 2 = Trưởng phó phòng ban
Valid 3 = Chuyên viên, nhân viên

PHỤ LỤC 4
MẪU HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ
(TRÊN CƠ SỞ HOÀN THIỆN HỢP ĐỒNG PBC)

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

HỢP ĐỒNG BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ

Số...../HD-BT

- Gói thầu:*[ghi tên gói thầu]*
- Thuộc dự án: *[ghi tên dự án]*
- Căn cứ *[quy mô, tính chất của gói thầu, nội dung hợp đồng]*
- Căn cứ *[các văn bản quy phạm pháp luật theo quy định hiện hành có liên*

quan]

- Căn cứ Quyết định số ... ngày ... tháng năm của về việc phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu gói thầu*[ghi tên gói thầu]* và thông báo chấp thuận Hồ sơ dự thầu và trao hợp đồng số ... ngày ... tháng năm của Bên mời thầu;

- Căn cứ biên bản thương thảo, hoàn thiện hợp đồng đã được Bên mời thầu và Nhà thầu trúng thầu ký ngày ... tháng năm;

Hợp đồng này được ký kết vào ngày thángnăm....., giữa một bên là:

A/ Tên đơn vị

- Đại diện bởi:
- Chức vụ :
- Địa chỉ :

(từ đây gọi là “chủ quản lý khai thác CTĐB”) với một bên là:

B/ Tên đơn vị (từ đây gọi là “Nhà thầu”)

- Đại diện bởi:
- Chức vụ :
- Địa chỉ :

- Điện thoại :; Fax:.....
- Số tài khoản:.....
- Mã số thuế:.....

[Chú ý: Nếu Nhà thầu là Liên danh thì cung cấp đầy đủ thông tin của từng đơn vị thuộc Liên danh. Trong trường hợp Người đại diện là Phó Tổng giám đốc/Phó giám đốc thì yêu cầu phải có giấy ủy quyền]

Căn cứ vào việc chủ quản lý khai thác CTĐB yêu cầu Nhà thầu thực hiện Hợp đồng gói thầu bảo trì công trình đường bộ (*tên gói thầu*). Chủ quản lý khai thác CTĐB đã chấp thuận Hồ sơ dự thầu của Nhà thầu về việc thực hiện và hoàn thành các công việc bảo trì công trình đường bộ của gói thầu này và sửa chữa mọi sai sót trong đó.

Sau khi thương thảo, chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu thống nhất các điều khoản hợp đồng như sau:

Điều 1: Quy mô Công việc và Dịch vụ của hợp đồng

Hợp đồng được ký kết giữa chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu để thực hiện hoàn thành và bảo trì CTĐB, trong đó quy mô Công việc và Dịch vụ của hợp đồng bao gồm Thiết kế, thực hiện tất cả các Công việc và Dịch vụ được yêu cầu trong HSMT để giữ cho các CTĐB đạt được mức độ phục vụ quy định trong Yêu cầu kỹ thuật của HSMT.

Điều 2: Trong hợp đồng này, các từ ngữ và diễn đạt phải có cùng nghĩa như đã được sử dụng trong các hồ sơ Hợp đồng được tham chiếu. Các tài liệu sau đây phải được xem như thành phần cấu thành, được đọc và được diễn giải trong Hợp đồng này. Hợp đồng này sẽ có hiệu lực chi phối tất cả các tài liệu Hợp đồng khác.

- (1) Thư chấp thuận Hồ sơ dự thầu và trao hợp đồng,
- (2) Đơn dự thầu, Hồ sơ dự thầu và Hồ sơ mời thầu được phê duyệt,
- (3) Điều kiện riêng (ĐKR),
- (4) Điều kiện chung (ĐKC),
- (5) Chỉ dẫn kỹ thuật,
- (6) Bản vẽ,
- (7) Bảng khối lượng và giá,
- (8) Các Biểu được điền hoàn chỉnh và các tài liệu khác tạo thành một phần của Hợp đồng.

[Các tài liệu từ (1) đến (8) trên đây đều theo mẫu hợp đồng PBC đã và đang áp dụng tại Việt Nam]

Điều 3: Chất lượng và các yêu cầu kỹ thuật

- Trên cơ sở xem xét việc chủ quản lý khai thác CTĐB thanh toán cho Nhà thầu như đã nêu trong Hợp đồng này, Nhà thầu cam kết với chủ quản lý khai thác CTĐB thực hiện hoàn thành công tác bảo trì công trình và sửa chữa mọi sai sót trong đó, tuân thủ về tất cả mọi phương diện theo các điều khoản của Hợp đồng.

- Các tài liệu về chất lượng và các yêu cầu kỹ thuật Nhà thầu phải thực hiện đầy đủ gồm:

- (1) Yêu cầu kỹ thuật chất lượng thực hiện,
- (2) Yêu cầu kỹ thuật chung đối với công trình đường bộ,
- (3) Yêu cầu kỹ thuật sửa chữa khẩn cấp,
- (4) Yêu cầu kỹ thuật về môi trường và xã hội,
- (5) Bảo hiểm công trình,
- (6) Yêu cầu kỹ thuật của cân động.

[Các tài liệu từ (1) đến (6) trên đây đều theo mẫu hợp đồng PBC đã và đang áp dụng tại Việt Nam]

Điều 4: Thời gian và tiến độ thực hiện

Hợp đồng phải ghi rõ thời gian bắt đầu, thời gian hoàn thành bàn giao sản phẩm của hợp đồng; tiến độ thực hiện từng hạng mục, từng công việc phải phù hợp với tổng tiến độ của dự án.

Điều 5: Điều kiện nghiệm thu và bàn giao

Thành lập Hội đồng nghiệm thu và bàn giao kết quả thực hiện hợp đồng theo quy định của pháp luật.

5.1. Điều kiện nghiệm thu:

- Tuân theo các quy định về quản lý chất lượng công trình;
- Chủ quản lý khai thác CTĐB sẽ thực hiện nghiệm thu theo ngày của từng công tác bảo trì về: (i) Khối lượng; (ii) Danh mục nhân sự, thiết bị đảm bảo ATGT, thiết bị thi công hạng mục; (iii) Danh mục nghiệm thu công tác ván khuôn, cốt thép (nếu có); (iv) Kết quả kiểm tra cao độ trước và sau khi thực hiện bảo trì từng hạng mục; (v) Biên bản lấy mẫu, kiểm tra chất lượng từng loại vật liệu; (vi) Kết quả thí nghiệm

thành phần hạt; đảm chặt tiêu chuẩn; (vii) Kết quả xác định tiêu chuẩn kỹ thuật của hạng mục để tiến hành nghiệm thu.

5.2. Điều kiện để bàn giao:

- Đảm bảo các yêu cầu về nguyên tắc, nội dung và trình tự bàn giao công trình đã hoàn thành xong đưa vào sử dụng theo quy định của pháp luật;

- Đảm bảo an toàn trong vận hành, khai thác khi đưa công trình vào sử dụng.

Điều 6: Giá trị hợp đồng

- Giá hợp đồng: căn cứ sự thoả thuận giữa bên giao thầu và bên nhận thầu để xác định loại giá hợp đồng

- Giá trị hợp đồng căn cứ loại giá hợp đồng, các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn việc lập quản lý chi phí xây dựng công trình thuộc các dự án đầu tư và sự thoả thuận của hai bên (đàm phán sau đấu thầu) xác định giá trị hợp đồng

- Tổng giá trị hợp đồng:..... đồng

(Chi tiết từng phần được thể hiện cụ thể ở các phụ lục kèm theo của hợp đồng)

Điều 7: Tạm ứng và thanh toán hợp đồng

Chủ quản lý khai thác CTĐB cam kết tạm ứng và thanh toán cho Nhà thầu giá Hợp đồng hoặc các khoản tiền khác có thể phải thanh toán theo các điều khoản Hợp đồng, vào thời gian và theo phương thức được quy định trong Hợp đồng trên cơ sở xem xét việc thực hiện và hoàn thành bảo trì công trình và sửa chữa mọi sai sót trong đó.

7.1. Tạm ứng:

- Chủ quản lý khai thác CTĐB tiến hành tạm ứng cho Nhà thầu số tiền và vào thời điểm theo thoả thuận trong Hợp đồng [*khi Nhà thầu cung cấp được Bảo lãnh ngân hàng có điều kiện theo mẫu và của Ngân hàng được chủ quản lý khai thác CTĐB chấp thuận trên đó ghi số tiền và loại tiền tệ tương đương với khoản tạm ứng*].

- Nhà thầu chỉ được sử dụng tiền tạm ứng để thanh toán cho vật liệu, nhân công, máy móc thiết bị và các chi phí huy động cần thiết phục vụ cho việc thực hiện Hợp đồng, phải cung cấp bản sao các hóa đơn, chứng từ có liên quan cho Giám đốc dự án.

7.2 Thanh toán hàng tháng:

- Nhà thầu trình nộp báo cáo hàng tháng theo mẫu quy định, báo cáo về giá trị ước tính của Công việc và Dịch vụ cho tháng tương ứng. Giám đốc dự án có trách

nhiệm kiểm tra và chứng thực trong vòng mười bốn (14) ngày số tiền sẽ phải thanh toán cho Nhà thầu.

7.3 Thanh toán hợp đồng:

- Hai bên giao nhận thầu thoả thuận về phương thức thanh toán theo thời gian hoặc theo giai đoạn hoàn thành trên cơ sở khối lượng thực tế hoàn thành và mức giá đã ký; Sau khi bàn giao sản phẩm hoàn thành hai bên tiến hành nghiệm thu quyết toán và thanh lý hợp đồng. Chủ quản lý khai thác CTĐB thanh toán nốt cho Nhà thầu.

- Nếu chủ quản lý khai thác CTĐB thanh toán chậm, nhà thầu sẽ được thanh toán tiền lãi trên phần thanh toán chậm trong đơn giá thanh toán lần sau kể từ ngày mà khoản thanh toán đáng ra phải được thực hiện cho đến ngày thanh toán chậm với lãi suất vay thương mại hiện hành.

7.4 Hình thức thanh toán: tiền mặt hoặc chuyển khoản

7.5. Đồng tiền thanh toán:

- Đồng tiền áp dụng để thanh toán: tiền Việt Nam; hoặc ngoại tệ *[trong trường hợp thanh toán với nhà thầu nước ngoài có sự thoả thuận thanh toán bằng một loại ngoại tệ]*.

Điều 8: Các biện pháp bảo đảm thực hiện hợp đồng

- Bảo lãnh thực hiện hợp đồng được áp dụng đối với tất cả các hình thức lựa chọn nhà thầu.

- Nhà thầu phải có bảo lãnh thực hiện hợp đồng bởi một tổ chức tín dụng có uy tín được Chủ quản lý khai thác CTĐB chấp nhận;

- Giá trị bảo lãnh thực hiện hợp đồng không quá..... giá trị hợp đồng tùy theo loại hình và quy mô của hợp đồng;

- Giá trị bảo lãnh được giải toả dần theo khối lượng thực hiện tương ứng;

Điều 9: Bảo hiểm

Trong quá trình thực hiện hợp đồng bảo trì công trình, các bên phải mua bảo hiểm theo quy định hiện hành:

- Chủ quản lý khai thác CTĐB phải mua bảo hiểm công trình

- Nhà thầu phải mua bảo hiểm cho vật tư, thiết bị, nhà xưởng phục vụ thi công, bảo hiểm đối với người lao động, bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba.

Điều 10: Tranh chấp và giải quyết tranh chấp:

- Trong trường hợp có vướng mắc trong quá trình thực hiện hợp đồng, các bên nỗ lực tối đa chủ động bàn bạc để tháo gỡ và thương lượng giải quyết.

- Trường hợp không đạt được thỏa thuận giữa các bên, việc giải quyết tranh chấp thông qua hòa giải, Trọng tài hoặc tòa án giải quyết theo quy định của pháp luật.

Điều 11: Bất khả kháng

11.1. Sự kiện bất khả kháng là sự kiện xảy ra mang tính khách quan và nằm ngoài tầm kiểm soát của các bên như động đất, bão, lũ, lụt, lốc, sóng thần, lở đất; hỏa hoạn; vấn đề biến đổi khí hậu; chiến tranh hoặc có nguy cơ xảy ra chiến tranh,... và các thảm họa khác chưa lường hết được, sự thay đổi chính sách hoặc ngăn cấm của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

- Việc một bên không hoàn thành nghĩa vụ của mình do sự kiện bất khả kháng sẽ không phải là cơ sở để bên kia chấm dứt hợp đồng. Tuy nhiên Nhà thầu ảnh hưởng bởi sự kiện bất khả kháng có nghĩa vụ phải:

+ Tiến hành các biện pháp ngăn ngừa hợp lý và các biện pháp thay thế cần thiết để hạn chế tối đa ảnh hưởng do sự kiện bất khả kháng gây ra

+ Thông báo ngay cho bên kia về sự kiện bất khả kháng xảy ra trong vòng 07 (bảy) ngày ngay sau khi xảy ra sự kiện bất khả kháng.

11.2. Trong trường hợp xảy ra sự kiện bất khả kháng, thời gian thực hiện hợp đồng sẽ được kéo dài bằng thời gian diễn ra sự kiện bất khả kháng mà Nhà thầu bị ảnh hưởng không thể thực hiện các nghĩa vụ theo hợp đồng của mình.

Điều 12. Tạm dừng, huỷ bỏ hợp đồng

12.1. Tạm dừng thực hiện hợp đồng:

- Các trường hợp tạm dừng thực hiện hợp đồng:

+ Do lỗi của Chủ quản lý khai thác CTĐB hoặc Nhà thầu gây ra;

+ Các trường hợp bất khả kháng;

+ Các trường hợp khác do hai bên thỏa thuận.

- Một bên có quyền quyết định tạm dừng hợp đồng do lỗi của bên kia gây ra, nhưng phải báo cho bên kia biết bằng văn bản và cùng bàn bạc giải quyết để tiếp tục thực hiện đúng hợp đồng đã ký kết; trường hợp bên tạm dừng không thông báo mà tạm dừng gây thiệt hại thì phải bồi thường cho bên thiệt hại.

- Thời gian và mức đền bù thiệt hại do tạm dừng hợp đồng do hai bên thoả thuận để khắc phục.

12.2. Huỷ bỏ hợp đồng:

- Một bên có quyền huỷ bỏ hợp đồng và không phải bồi thường thiệt hại khi bên kia vi phạm hợp đồng là điều kiện huỷ bỏ mà các bên đã thoả thuận hoặc pháp luật có quy định. Bên vi phạm hợp đồng phải bồi thường thiệt hại;

- Bên huỷ bỏ hợp đồng phải thông báo ngay cho bên kia biết về việc huỷ bỏ; nếu không thông báo mà gây thiệt hại cho bên kia thì bên huỷ bỏ hợp đồng phải bồi thường;

- Khi hợp đồng bị huỷ bỏ, thì hợp đồng không có hiệu lực từ thời điểm bị huỷ bỏ và các bên phải hoàn trả cho nhau tài sản hoặc tiền;

Điều 13: Thương, phạt khi vi phạm hợp đồng

13.1. Thương hợp đồng:

- Nếu Nhà thầu hoàn thành các nội dung công việc của hợp đồng theo đúng tiến độ tại điểm và chất lượng tại điểm của hợp đồng thì Chủ quản lý khai thác CTĐB sẽ thưởng cho Nhà thầu là: giá trị hợp đồng.

13.2. Phạt hợp đồng:

- Nhà thầu vi phạm về chất lượng phạt số tiền là giá trị hợp đồng bị vi phạm về chất lượng

- Nhà thầu vi phạm về thời hạn thực hiện hợp đồng mà không do sự kiện bất khả kháng hoặc không do lỗi của Chủ quản lý khai thác CTĐB gây ra, Nhà thầu sẽ chịu phạt% giá trị phần hợp đồng bị vi phạm thời hạn thực hiện.

- Nhà thầu vi phạm do không hoàn thành đủ khối lượng hoặc chất lượng không đạt yêu cầu quy định trong hợp đồng thì Nhà thầu phải làm lại cho đủ và đúng chất lượng.

Điều 14: Quyền và nghĩa vụ của Nhà thầu

Căn cứ các quy định của pháp luật, yêu cầu về công việc của Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu, hai bên thoả thuận về quyền và nghĩa vụ của Nhà thầu

Điều 15: Quyền và nghĩa vụ của Chủ quản lý khai thác CTĐB:

Căn cứ các quy định của pháp luật, yêu cầu về công việc của Chủ quản lý khai thác CTĐB và Nhà thầu, hai bên thoả thuận về quyền và nghĩa vụ của Chủ quản lý khai thác CTĐB

Điều 16: Ngôn ngữ sử dụng

Ngôn ngữ của Hợp đồng sẽ là tiếng Việt là chính.

[Trường hợp phải sử dụng cả tiếng Anh thì văn bản thoả thuận của hợp đồng và các tài liệu của hợp đồng phải bằng tiếng Việt và tiếng Anh và có giá trị pháp lý như nhau].

Điều 17: Điều khoản chung

- Hợp đồng này cũng như tất cả các tài liệu, thông tin liên quan đến hợp đồng sẽ được các bên quản lý theo quy định hiện hành của nhà nước về bảo mật.

- Hai bên cam kết thực hiện tốt các điều khoản đã thoả thuận trong hợp đồng.

- Hợp đồng này được lập thành bản có giá trị pháp lý như nhau, Chủ quản lý khai thác CTĐB giữ bản, Nhà thầu giữ bản

[Số lượng bản hợp đồng phụ thuộc vào việc Nhà thầu là độc lập hay liên danh để lập cho phù hợp với việc lưu giữ của các bên liên quan của hợp đồng].

Trước sự chứng kiến của các bên, mọi điều khoản của hợp đồng này sẽ được thực thi phù hợp với luật pháp của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam vào ngày tháng năm nêu trên./.

ĐẠI DIỆN CHỦ QUẢN LÝ KHAI THÁC CTĐB

Chức vụ

(Ký tên, đóng dấu)

ĐẠI DIỆN NHÀ THẦU

Chức vụ

(Ký tên, đóng dấu)

PHỤ LỤC 5
THƯ CHẤP THUẬN HỒ SƠ DỰ THẦU VÀ TRAO HỢP ĐỒNG

Ngày....thángnăm.....

Kính gửi: *[ghi tên và địa chỉ của Nhà thầu trúng thầu, sau đây gọi tắt là “Nhà thầu”]*

Về việc: Thông báo chấp thuận Hồ sơ dự thầu và trao hợp đồng

Căn cứ Quyết định số..... ngày.....tháng....năm..... của *[ghi tên Chủ quản lý khai thác CTĐB, sau đây gọi tắt là “Chủ quản lý khai thác CTĐB”]* về việc phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu gói thầu:..... *[ghi tên, số hiệu gói thầu]*, Bên mời thầu *[ghi tên Bên mời thầu, sau đây gọi tắt là “Bên mời thầu”]* xin thông báo Chủ quản lý khai thác CTĐB đã chấp thuận Hồ sơ dự thầu và trao hợp đồng cho Nhà thầu để thực hiện gói thầu *[ghi tên, số hiệu gói thầu]* với giá hợp đồng là:..... *[ghi giá trúng thầu trong quyết định phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu]* với thời gian thực hiện hợp đồng là:.....*[ghi thời gian thực hiện hợp đồng trong quyết định phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu]*.

Đề nghị đại diện hợp pháp của Nhà thầu tiến hành hoàn thiện và ký kết hợp đồng với Chủ quản lý khai thác CTĐB, Bên mời thầu theo kế hoạch như sau:

- Thời gian hoàn thiện hợp đồng:..... *[ghi thời gian hoàn thiện hợp đồng]*, tại địa điểm..... *[ghi địa điểm hoàn thiện hợp đồng]*;
- Thời gian ký kết hợp đồng:..... *[ghi thời gian ký kết hợp đồng]*; tại địa điểm..... *[ghi địa điểm ký kết hợp đồng]*, gửi kèm theo Dự thảo hợp đồng.

Đề nghị Nhà thầu biện pháp Bảo đảm thực hiện hợp đồng trong vòng 28 ngày theo đúng các điều kiện quy định của Hồ sơ mời thầu và biện pháp của Hồ sơ dự thầu với số tiềnvà thời gian hiệu lực..... *[ghi số tiền tương ứng và thời gian có hiệu lực theo quy định của HSMT]*.

Văn bản này là một phần không thể tách rời của hồ sơ hợp đồng. Sau khi nhận được văn bản này, Nhà thầu phải có văn bản chấp thuận đến hoàn thiện, ký kết hợp đồng và thực hiện biện pháp bảo đảm thực hiện hợp đồng theo yêu cầu nêu trên, trong đó Nhà thầu phải cam kết năng lực hiện tại của Nhà thầu vẫn đáp ứng yêu cầu của Hồ sơ mời thầu. Chủ quản lý khai thác CTĐB sẽ từ chối hoàn thiện, ký kết hợp đồng với

Nhà thầu trong trường hợp phát hiện năng lực hiện tại của Nhà thầu không đáp ứng yêu cầu thực hiện gói thầu.

Nếu đến ngày.....tháng.....năm..... [*ghi thời gian phù hợp với thời gian quy định trong Mẫu thư bảo lãnh dự thầu*] mà Nhà thầu không tiến hành hoàn thiện, ký kết hợp đồng hoặc từ chối hoàn thiện, ký kết hợp đồng hoặc không thực hiện biện pháp Bảo đảm thực hiện hợp đồng theo các yêu cầu nêu trên thì Nhà thầu sẽ bị loại và không được nhận lại bảo đảm dự thầu.

Đại diện hợp pháp của Bên mời thầu

[ghi tên, chức danh, ký tên và đóng dấu]

Tài liệu gửi kèm: Dự thảo hợp đồng bảo trì công trình đường bộ (theo mẫu)

PHỤ LỤC 6
BẢO LÃNH THỰC HIỆN HỢP ĐỒNG

....., ngày tháng năm

Kính gửi: [ghi tên và địa chỉ Chủ quản lý khai thác CTĐB]
(sau đây gọi là “Chủ quản lý khai thác CTĐB”)

Bảo lãnh thực hiện hợp đồng số:

Theo đề nghị của [ghi tên Nhà thầu] (sau đây gọi là Nhà thầu) là Nhà thầu đã ký với Chủ quản lý khai thác CTĐB hợp đồng số [ghi số tham chiếu hợp đồng] vào ngày...tháng...năm....để thực hiện[tên hợp đồng và mô tả vắn tắt các Công việc và Dịch vụ của hợp đồng bảo trì CTĐB] (sau đây gọi là “Hợp đồng”);

Ngoài ra, chúng tôi hiểu rằng, theo điều kiện của Hợp đồng, yêu cầu phải có một bảo lãnh thực hiện hợp đồng với một khoản tiền xác định để bảo đảm nghĩa vụ và trách nhiệm của Nhà thầu trong việc thực hiện hợp đồng;

Theo đề nghị của Nhà thầu, chúng tôi, [ghi tên, điện thoại, số fax, email của ngân hàng] ở [ghi tên quốc gia hoặc vùng lãnh thổ] có trụ sở đăng ký tại [ghi địa chỉ, số điện thoại, số fax, e-mail của ngân hàng] (sau đây gọi là “Ngân hàng”), xin cam kết bảo lãnh cho việc thực hiện hợp đồng của Nhà thầu với số tiền là [ghi rõ giá trị tương ứng bằng số, bằng chữ và đồng tiền sử dụng theo quy định của HSMT]. Chúng tôi cam kết thanh toán vô điều kiện, không hủy ngang cho Chủ quản lý khai thác CTĐB bất cứ khoản tiền nào trong giới hạn [ghi số tiền bảo lãnh] như đã nêu trên, khi có văn bản của Chủ quản lý khai thác CTĐB thông báo Nhà thầu vi phạm hợp đồng trong thời hạn hiệu lực của bảo lãnh thực hiện hợp đồng.

Bảo lãnh này sẽ hết hiệu lực không muộn hơn ngày... tháng...năm ... [ghi ngày của 28 ngày sau ngày hoàn thành dự kiến] và bất kỳ yêu cầu nào về thanh toán theo Bảo lãnh này phải được chúng tôi nhận tại văn phòng vào ngày trước đó.

Đại diện hợp pháp của ngân hàng

[ghi tên, chức danh, ký tên và đóng dấu]

PHỤ LỤC 7
BẢO LÃNH TIỀN TẠM ỨNG

....., ngày tháng năm

Kính gửi: *[ghi tên và địa chỉ Chủ quản lý khai thác CTĐB]*

(sau đây gọi là “Chủ quản lý khai thác CTĐB”)

[ghi tên hợp đồng, số hợp đồng]

Bảo lãnh tiền tạm ứng số:

Theo đề nghị của *[ghi tên Nhà thầu]* (sau đây gọi là Nhà thầu) là Nhà thầu đã ký với Chủ quản lý khai thác CTĐB hợp đồng số *[ghi số tham chiếu hợp đồng]* vào ngày...tháng...năm....để thực hiện*[tên hợp đồng và mô tả vắn tắt các Công việc và Dịch vụ của hợp đồng bảo trì công trình đường bộ]* (sau đây gọi là “Hợp đồng”);

Ngoài ra, chúng tôi hiểu rằng, theo điều kiện của Hợp đồng, một khoản tiền tạm ứng*[khoản tiền bằng số]* (Bằng chữ:)*[khoản tiền bằng chữ]* sẽ được thực hiện ứng với Bảo lãnh tiền tạm ứng;

Chúng tôi, ____ *[ghi tên, điện thoại, số fax, email của ngân hàng]* ở ____ *[ghi tên quốc gia hoặc vùng lãnh thổ]* có trụ sở đăng ký tại ____ *[ghi địa chỉ của ngân hàng⁽²⁾]* (sau đây gọi là “ngân hàng”), theo đề nghị của Nhà thầu, bằng bảo lãnh này cam kết chắc chắn sẽ thanh toán cho Chủ quản lý khai thác CTĐB một hay các món tiền có tổng không vượt quá khoản tiền *[ghi rõ giá trị bằng số, bằng chữ và đồng tiền sử dụng như yêu cầu quy định của hợp đồng]*, khi chúng tôi nhận được các yêu cầu đầu tiên của Chủ quản lý khai thác CTĐB bằng văn bản kèm với thông báo rằng Nhà thầu vi phạm (các) nghĩa vụ của họ theo Hợp đồng, bởi vì Nhà thầu đã sử dụng tiền tạm ứng vào mục đích khác không phải để chi cho việc huy động phục vụ Công việc và Dịch vụ.

Ngoài ra, chúng tôi đồng ý rằng các thay đổi, bổ sung hoặc điều chỉnh các điều

kiện của hợp đồng hoặc của bất kỳ tài liệu nào liên quan tới hợp đồng được ký giữa Nhà thầu và Chủ quản lý khai thác CTĐB sẽ không làm thay đổi bất kỳ nghĩa vụ nào của chúng tôi theo bảo lãnh này.

Một điều kiện để bất kỳ đòi hỏi và thanh toán nào theo Bảo lãnh này được trả là tiền tạm ứng tham chiếu ở trên phải được Nhà thầu nhận vào tài khoản của họ số *[số tài khoản của Nhà thầu]* tại*[tên và địa chỉ ngân hàng]*.

Bảo lãnh này có hiệu lực kể từ ngày Nhà thầu nhận được khoản tạm ứng theo hợp đồng cho đến ngày.... tháng...năm ...*[ngày bàn giao theo quy định trong hợp đồng]* hoặc khi Chủ quản lý khai thác CTĐB thu hồi hết số tiền tạm ứng, tùy theo ngày nào đến sớm hơn.

Đại diện hợp pháp của ngân hàng

[ghi tên, chức danh, ký tên và đóng dấu]

PHỤ LỤC 8
BẢO LÃNH TIỀN GIỮ LẠI

....., ngày tháng năm

Kính gửi: *[ghi tên và địa chỉ Chủ quản lý khai thác CTĐB]*

(sau đây gọi là “Chủ quản lý khai thác CTĐB”)

[ghi tên hợp đồng, số hợp đồng]

Bảo lãnh tiền giữ lại số:

Theo đề nghị của *[ghi tên Nhà thầu]* (sau đây gọi là Nhà thầu) là Nhà thầu đã ký với Chủ quản lý khai thác CTĐB hợp đồng số *[ghi số tham chiếu hợp đồng]* vào ngày...tháng...năm....để thực hiện*[tên hợp đồng và mô tả vắn tắt các Công việc và Dịch vụ của hợp đồng bảo trì công trình đường bộ]* (sau đây gọi là “Hợp đồng”);

Ngoài ra, chúng tôi hiểu rằng, theo điều kiện của Hợp đồng, khi chúng chỉ tiếp quản Công việc và Dịch vụ được ban hành và một nửa tiền giữ lại đã được xác nhận thanh toán, thì việc thanh toán số tiền tạm ứng*[giá trị bằng số và bằng chữ của nửa khoản tiền còn lại hoặc phần chênh lệch giữa một nửa tiền giữ lại và tiền bảo lãnh thực hiện khi Chúng chỉ tiếp quản được ban hành nhỏ hơn một nửa tiền giữ lại]* sẽ được thực hiện ứng với Bảo lãnh tiền giữ lại;

Chúng tôi, ____ *[ghi tên, điện thoại, số fax, email của ngân hàng]* ở ____ *[ghi tên quốc gia hoặc vùng lãnh thổ]* có trụ sở đăng ký tại ____ *[ghi địa chỉ của ngân hàng⁽²⁾]* (sau đây gọi là “ngân hàng”), theo đề nghị của Nhà thầu, bằng bảo lãnh này cam kết chắc chắn sẽ thanh toán cho Chủ quản lý khai thác CTĐB một hay các món tiền có tổng không vượt quá khoản tiền *[ghi rõ giá trị bằng số, bằng chữ và đồng tiền sử dụng như yêu cầu quy định của hợp đồng]*, khi chúng tôi nhận được các yêu cầu đầu tiên của Chủ quản lý khai thác CTĐB bằng văn bản kèm với thông báo rằng Nhà thầu vi phạm (các) nghĩa vụ của họ theo Hợp đồng, bởi vì Nhà thầu đã sử

dụng tiền tạm ứng vào mục đích khác không phải để chi cho việc huy động phục vụ Công việc và Dịch vụ.

Ngoài ra, chúng tôi đồng ý rằng các thay đổi, bổ sung hoặc điều chỉnh các điều kiện của hợp đồng hoặc của bất kỳ tài liệu nào liên quan tới hợp đồng được ký giữa Nhà thầu và Chủ quản lý khai thác CTĐB sẽ không làm thay đổi bất kỳ nghĩa vụ nào của chúng tôi theo bảo lãnh này.

Một điều kiện để thực hiện bất kỳ yêu cầu thanh toán hoặc thanh toán nào theo Bảo lãnh này là việc thanh toán cho nửa còn lại của tiền giữ lại tham chiếu ở trên phải được Nhà thầu nhận vào tài khoản của họ số *[số tài khoản của Nhà thầu]* tại*[tên và địa chỉ ngân hàng]*.

Bảo lãnh này sẽ hết hạn, muộn nhất là 21 ngày sau ngày mà Chủ quản lý khai thác CTĐB nhận được một bản sao Chứng chỉ thực hiện do Kỹ sư ban hành. Do đó, bất kỳ đòi hỏi thanh toán nào theo Bảo lãnh này phải được chúng tôi nhận tại văn phòng vào hoặc trước ngày đó.

Đại diện hợp pháp của ngân hàng

[ghi tên, chức danh, ký tên và đóng dấu]