

NGHIÊN CỨU ÁP DỤNG HÌNH THỨC HỢP ĐỒNG DỰA TRÊN CHẤT LƯỢNG THỰC HIỆN (PBC) TRONG HOẠT ĐỘNG BẢO TRÌ ĐƯỜNG ĐÔ THỊ TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

RESEARCH APPLICATION OF FORM OF CONTRACT ON PERFORMANCE BASED CONTRACT (PBC) IN URBAN ROAD MAINTENANCE ACTIVITIES IN HO CHI MINH CITY

Lê Hoài Linh

Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh

Tóm tắt: Thành phố Hồ Chí Minh là siêu đô thị, có 4.869 tuyến đường (kể cả các tuyến hẻm) với nhiều cấp hạng đường và mặt cắt ngang khác nhau. Hàng năm, kinh phí nhu cầu thực tế cho hoạt động bảo trì rất lớn (xấp xỉ 2.000 tỷ đồng) nhưng nguồn vốn bảo trì mới chỉ đáp ứng khoảng 40% - 50% nhu cầu. Điều đó cho thấy sự cần thiết phải vận hành sao cho có hiệu quả với nguồn vốn hạn hẹp nhưng chất lượng hoạt động khai thác luôn đảm bảo an toàn và công năng khai thác. Hiện tại phương pháp quản lý truyền thống là các gói thầu bảo trì vẫn phải tiến hành đấu thầu, nghĩa là công tác khảo sát, thiết kế, lập dự toán, hồ sơ mời thầu v.v... vẫn được tiến hành đầy đủ như các gói thầu xây dựng lớn khác, mặc dù giá trị các gói thầu bảo trì rất nhỏ, có khi chỉ 200÷300 triệu, trong khi đó Thành phố có khoảng 500 - 600 gói thầu bảo trì hàng năm. Điều đó cho thấy sự lãng phí về các thủ tục hành chính (hồ sơ đấu thầu, nghiệm thu, thanh quyết toán, hoàn công, ...) và nguồn nhân lực lớn thực hiện công tác thiết kế, giám sát, nghiệm thu, thanh quyết toán, hoàn công và lực lượng quản lý nhà nước, ... Trách nhiệm chất lượng dần trải cho nhiều chủ thể, dẫn đến chất lượng bảo trì hệ thống đường đô thị không đảm bảo. Việc thay đổi phương pháp quản lý trên cơ sở khoa học, đáp ứng yêu cầu của hoạt động bảo trì đường đô thị, góp phần phát triển kinh tế đô thị Thành phố Hồ Chí Minh là rất cấp thiết. Trên cơ sở đó, tác giả đề xuất giải pháp áp dụng hợp đồng dựa trên chất lượng thực hiện (Performance Based Contract – PBC) trong hoạt động bảo trì đường đô thị với các nội dung sau.

Từ khóa: Hợp đồng dựa trên chất lượng thực hiện (PBC), đường đô thị, bảo trì đường đô thị.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: Ho Chi Minh city is a mega - city with 4,869 routes (including alleys) with upgrades in route levels and cross sections. Annually, estimated costs for the maintenance operation is large (approximately VND2,000 billion), yet the budget for such action has just met about 40% - 50% the actual cost. Therefore, it is important to use efficiently the limited budget while ensuring safety and smooth operation. Currently, the traditional management for this activity is going through bidding action, meaning we have to make surveys, designs, estimating budget, bid invitation, etc. for all types of bidding packages, even for very minor ones with value of VND200÷300 million. Meanwhilte, there are about 500 - 600 bidding packages in the city. This will create wastes in administrative procedures (bidding packages, inspection, payment, etc.) and workforce needed for such activities. The responsibility of quality assurance will spread to many individuals, resulting to unsecured maintenance quality. The change in management method must base on scientific standard, meeting the urban road maintenance requirements, contributing to the development of Ho Chi Minh city. From those reasons, the author suggested applying the performance based contract (Performance Based Contract – PBC) in urban road maintenance activity with detail as follows.

Keywords: The performance based contract (PBC), urban roads, urban road maintenance.

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Hoạt động bảo trì đường bộ đô thị (BTĐBĐT) bao gồm các lĩnh vực như [1], [2]:

- Hoạt động bảo trì mặt đường, lòng lề đường, vỉa hè;
- Hoạt động bảo trì đường dẫn đầu cầu, mặt cầu, móng trụ cầu, chân khay, tứ nón,...

- Duy tu, bảo dưỡng hệ thống biển báo, đèn tín hiệu, chiếu sáng, dải phân cách cứng, mềm, rào hộ lan, sơn kẻ đường, chăm sóc cây xanh,...

- Hoạt động bảo trì hệ thống thoát nước, chống ngập.

Trước đây, hoạt động bảo trì đường đô thị tại Việt Nam nói chung, Thành phố Hồ Chí

Minh (TP.HCM) nói riêng được quản lý theo phương pháp truyền thống với việc áp dụng mô hình quản lý tập trung theo kế hoạch, nghĩa là hoạt động bảo trì vẫn như một dự án xây dựng cơ bản, cũng bao gồm các bước: Khảo sát, thiết kế, thẩm tra, thẩm định, thi công, giám sát, nghiệm thu,...

Đối với TP.HCM, hoạt động BTĐBĐT có liên quan đến nhiều chủ thể quản lý Nhà nước, nhiều bước, nhiều hạng mục nhỏ lẻ do các nhà thầu khác nhau thực hiện tại những thời điểm khác nhau của hợp đồng [3],[4]. Mặt khác, đứng dưới góc độ quản lý thì hoạt động BTĐBĐT còn có liên quan đến việc cấp phép của các sở, ban, ngành khác như Sở Xây dựng, Sở Kế hoạch đầu tư, Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Sở Tài nguyên và Môi trường, Sở Thông tin truyền thông, Trung tâm Điều hành chương trình chống ngập nước Thành phố,... Điều đó cho thấy có quá nhiều thủ tục hành chính đối với các gói thầu nhỏ lẻ trong hoạt động này.

Để nâng cao hiệu quả hoạt động BTĐBĐT cần có sự thay đổi về mô hình, phương pháp, đội ngũ quản lý,... nhằm duy trì khả năng khai thác, chất lượng mặt đường, đảm bảo năng lực vận tải, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông, giảm thiểu chi phí quản lý,...

Hiện nay mô hình quản lý hoạt động BTĐBĐT tại TP.HCM tuy đã có những điều chỉnh đáng kể nhưng việc vận hành vẫn chưa hiệu quả như mong muốn. Vậy, cần có sự thay đổi về phương pháp quản lý trong hoạt động này, với các mục tiêu sau:

- Giảm bớt các đầu mối quản lý;
- Dồn nhiều gói thầu nhỏ lẻ theo khu vực thành một gói thầu lớn để tiến hành đấu thầu, loại trừ các nhà thầu không đủ năng lực, giảm thiểu các tiêu cực phát sinh;
- Chuyên môn hoá hoạt động bảo dưỡng sửa chữa về con người, về thiết bị, về thủ tục cấp phép với các cơ quan quản lý hạ tầng kỹ thuật khác, có liên quan đến hạ tầng kỹ thuật giao thông đô thị;
- Tiết kiệm chi phí cho nhà nước, cho xã hội;
- Nâng cao chất lượng công tác bảo dưỡng sửa chữa nhằm đảm bảo tình trạng kỹ thuật của tuyến đường;

- Xác định được trách nhiệm chất lượng cơ bản cho một chủ thể, tránh dàn trải.

Dạng hợp đồng dựa trên chất lượng thực hiện hay còn gọi là hợp đồng khoán quản (PBC) đã được triển khai trên thế giới từ hơn 20 năm qua. Bước đầu được áp dụng thí điểm tại Việt Nam từ năm 2010 thông qua dự án vốn vay của Ngân hàng Thế giới cho tuyến Quốc lộ 1 và Quốc lộ 10 với tổng chiều dài khoảng 300 km [5].

So với hình thức hợp đồng truyền thống, hợp đồng PBC mang lại nhiều lợi ích và tiết kiệm chi phí, luôn đảm bảo chất lượng, khuyến khích các nhà thầu mạnh dạn trong áp dụng công nghệ, vật liệu mới và tăng mức độ minh bạch trong quá trình thực hiện

Bài báo tập trung vào nghiên cứu đề xuất áp dụng hợp đồng PBC trong hoạt động BTĐBĐT tại TP.HCM.

2. Hợp đồng PBC trong hoạt động BTĐBĐT tại TP.HCM

2.1. Định nghĩa hợp đồng PBC trong hoạt động BTĐBĐT

Hợp đồng PBC là một chiến lược hỗ trợ sản phẩm được sử dụng để đạt được hiệu suất của nhà cung cấp có thể đo lường được. Cách tiếp cận PBC tập trung vào phát triển các số liệu hiệu suất chiến lược và liên quan trực tiếp đến thanh toán hợp đồng để thực hiện theo các số liệu này. Các số liệu phổ biến bao gồm tính khả dụng, độ tin cậy, khả năng bảo trì, khả năng hỗ trợ và tổng chi phí sở hữu. Các phương tiện chính để thực hiện điều này là thông qua các hợp đồng dài hạn, được khuyến khích với mức độ hiệu quả hoạt động cụ thể và có thể đo lường được xác định bởi khách hàng và được các bên ký kết thỏa thuận. Các biện pháp hiệu suất được khuyến khích nhằm mục đích thúc đẩy nhà thầu thực hiện các giải pháp thực tiễn nhằm nâng cao hiệu suất và hiệu quả chi phí. Điều này trái ngược với cách tiếp cận dựa trên giao dịch thông thường, trong đó thanh toán có liên quan đến việc hoàn thành các mốc quan trọng và việc giao dự án [6]. Đối với hoạt động BTĐBĐT, đây là hợp đồng dựa trên chất lượng thực hiện, giữa đơn vị quản lý và các nhà thầu thông qua đấu thầu cạnh tranh, với nội dung ký kết giao cho nhà thầu thực hiện hoạt động bảo trì đường đô thị

với các điều khoản giao cho nhà thầu tự quyết định phải làm gì, ở đâu làm thế nào, làm khi nào, ... sao cho chất lượng đường đô thị luôn đảm bảo trong suốt thời gian thực hiện hợp đồng, với nguồn kinh phí cố định [7],[8].

2.2. Mục tiêu của hợp đồng PBC trong hoạt động bảo trì đường đô thị

- Đáp ứng các yêu cầu nhất định việc thông xe trên tuyến, đảm bảo tốc độ lưu thông của phương tiện trong đô thị;
- Đáp ứng các tiêu chí kỹ thuật về mặt đường, lòng lề đường với phương án sửa chữa, vật liệu sửa chữa, phương pháp sửa chữa, khối lượng sửa chữa v.v... do nhà thầu tự quyết định sao cho luôn đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của tuyến đường, đảm bảo khả năng thông hành.

2.3. Đánh giá ưu điểm của hợp đồng PBC

Thông qua bảng so sánh giữa hợp đồng truyền thống và hợp đồng PBC trong công tác BTĐBĐT (bảng 1), tác giả trình bày ưu điểm của hợp đồng PBC khi áp dụng cho hoạt động bảo trì đường đô thị, đã đơn giản được nhiều bước thủ tục cho chủ đầu tư, tiết kiệm chi phí tư vấn giám sát, tư vấn thiết kế. Mặt khác, chất lượng được quy trách nhiệm chính cho một chủ thể là nhà thầu nhận hợp đồng bảo trì. Trên cơ sở phân tích này, đưa ra các yêu cầu và nội dung cơ bản của hợp đồng PBC, còn cụ thể theo tính chất, đặc điểm của tuyến, chủ đầu tư sẽ có các bổ sung riêng [9].

Bảng 1. So sánh hai loại hợp đồng truyền thống và hợp đồng PBC.

Tiêu chí	Hợp đồng truyền thống	Hợp đồng PBC
Bản chất hợp đồng	Tiến hành hợp đồng bảo trì và thanh toán trên cơ sở đơn giá, hạng mục dự toán trong hồ sơ dự thầu và hợp đồng.	- Thanh toán trọn gói theo chất lượng thực hiện, không cần khối lượng đầu vào hoặc công việc cụ thể; - Thanh toán cho việc đảm bảo mức độ phục vụ nhất định theo yêu cầu của hợp đồng; - Đơn giản hóa thủ tục thanh toán.
Mục tiêu của nhà thầu	- Tối đa hóa doanh thu và lợi nhuận.	- Luôn phải duy trì mức độ phục vụ được xác định từ quan điểm của người sử dụng đường.
Trách nhiệm của nhà thầu	- Trong thời gian thực hiện và bảo hành của hợp đồng	- Chủ động trong thiết kế công việc phải thực hiện về kỹ thuật và các yêu cầu dịch vụ khác trong thời gian của hợp đồng
Chất lượng	Chất lượng dịch vụ BDSC: - Bị ảnh hưởng bởi bốn yếu tố + Chất lượng thiết kế; + Chất lượng công tác thi công; + Chất lượng bảo trì, yêu cầu; + Chất lượng vật liệu (do chủ đầu tư quyết định).	Trách nhiệm về chất lượng - Bắt buộc nhà thầu luôn phải có quy trình đảm bảo chất lượng xuyên suốt thời gian bảo trì, trong hợp đồng; - Chuyển trách nhiệm chất lượng và mức độ phục vụ cho nhà thầu (người trực tiếp làm ra sản phẩm), nhưng vẫn phải đảm bảo tính công bằng trong việc chia sẻ rủi ro.
Trách nhiệm trong hoạt động khai thác	- Trách nhiệm bị dãn trải cho cả hai phía chủ đầu tư và nhà thầu trong công tác bảo trì đường; - Các hư hỏng, bụi bẩn, trên đường chưa được phát hiện nhanh và sửa chữa kịp thời; - Công tác vệ sinh đường, sửa chữa hư hỏng dọn vật liệu thải do phương tiện, do con người gây ra phải qua nhiều cấp trung gian điều động để ra quyết định nên gây chậm trễ, mất an toàn cho con người và phương tiện hoạt động.	- Đưa trách nhiệm kiểm tra phát hiện xe quá tải (tải trọng xe) cho nhà thầu (giảm kinh phí trong công tác thanh kiểm tra); - Nhà thầu sẽ chủ động đối phó với các rủi ro do thiên tai gây ra nhằm đảm bảo khả năng thông xe (nâng cao hiệu quả khai thác); - Luôn đặt các tiêu chí về thông xe, thông tuyến, tránh ùn tắc, đảm bảo tốc độ lưu thông... lên hàng đầu. - Hợp đồng thanh toán theo tháng sẽ tạo thuận lợi cho nhà thầu chủ động về tài chính và luôn được đáp ứng các yêu cầu về sửa chữa nhỏ, nâng cao hiệu quả khai thác, tăng trách nhiệm của nhà thầu trong việc kiểm tra, tránh các hư hỏng mà không được sửa chữa kịp thời. - Giảm thiểu tai nạn do ảnh hưởng của mặt đường, tầm nhìn, hệ thống biển báo chiếu sáng, không bị che khuất, hệ thống cây xanh được chăm sóc, sẽ làm giảm nhiệt độ do ảnh hưởng của ĐKKH; - Hệ thống thoát nước luôn được quan tâm sẽ giảm thiểu đáng kể đọng nước mặt đường, lề đường gây phá vỡ kết cấu móng đường, nền đường, áo đường... và ùn tắc giao thông, an toàn giao thông.

2.4. Cơ sở để triển khai hợp đồng PBC

Từ kinh nghiệm triển khai hợp đồng PBC tại các nước cũng như áp dụng thí điểm tại Việt Nam trong công tác bảo trì đường bộ thời gian qua, cho thấy chìa khóa để thành công là cần đảm bảo các yêu cầu sau [5], [8], [10], [11], [12]:

- Có sẵn và đầy đủ nguồn thông tin dữ liệu về công trình đường;
- Chuẩn bị và đảm bảo cam kết về nguồn vốn sẵn có cho toàn bộ thời hạn của hợp đồng;
- Có năng lực chuyên môn tốt để thiết lập các điều khoản của hợp đồng một cách rõ ràng và chặt chẽ;
- Có tiêu chuẩn đánh giá được định lượng và xác định đơn giản, rõ ràng;
- Có sự hiểu biết lẫn nhau và sự phối hợp chặt chẽ giữa nhà thầu và nhà quản lý.

2.5. Yêu cầu chính của hợp đồng PBC trong hoạt động BTĐBĐT

2.5.1. Mô tả tuyến đường

Việc mô tả tuyến đường cần nêu rõ:

- Đặc điểm tuyến (loại đường; hiện trạng tuyến và chất lượng mặt đường; hiện trạng hoạt động khai thác tuyến,...);
- Kích thước tuyến (chiều dài; mặt cắt; lề đường; vỉa hè,...);
- Công trình phụ trợ khác trên tuyến (đèn tín hiệu; dải phân cách; các loại biển báo; gờ cảnh báo... ;
- Giao cắt đồng mức, khác mức ngã 3, 4, 5,...tiểu đảo, tốc độ chạy xe, điểm thu hút, điểm đen;
- Đặc điểm khác như tình trạng cây xanh, nắp hố ga, cửa thoát nước, các vật cản che chắn tầm nhìn và các ảnh hưởng khác.

Việc mô tả này phải đầy đủ chi tiết, nhằm đảm bảo hiệu quả cho việc khai thác và làm cơ sở cho việc nghiệm thu thanh toán [13].

2.5.2. Yêu cầu công việc

Bảng 2. Các yêu cầu công việc của hợp đồng PBC.

TT	Yêu cầu đặt ra	Mức độ áp dụng	
	Lưu lượng giao thông bình quân phải đảm bảo	Lượng xe	Tốc độ lưu thông quy định
1	Xe tải lớn		Ngày
	Xe khách+ tải vừa		Đêm
	Xe du lịch		
	Xe máy		
	Các loại phương tiện khác nếu có		
2	Mức độ tắc nghẽn		
	Toàn tuyến		
	Ngã 3		
	Ngã 4		
	Ngã 5		
	Vv...		
3	Các yêu cầu khác của đô thị (môi trường, thoát nước, lấn chiếm hành lang, vỉa hè...)		

2.5.3. Hạng mục công việc và mức độ áp dụng của hợp đồng PBC

Đối tượng thực hiện là chất lượng và hiệu quả phục vụ của tuyến đường, do vậy nội dung

hợp đồng phải thể hiện đầy đủ các yêu cầu công việc và mức độ đáp ứng yêu cầu sao cho đảm bảo an toàn, công suất khai thác, tốc độ khai thác,...[14]

Bảng 3. Hạng mục công việc và mức độ đáp ứng của hợp đồng PBC.

STT	Hạng mục công việc	Mức độ đáp ứng
1	Tuần đường (tuần tra thường xuyên 24/24h...)	- An toàn êm thuận cho phương tiện lưu thông trên đường; + Mặt đường không có vết lún bánh xe, ổ gà đường kính $\geq 10\text{cm}$ (nhỏ hơn vết bánh xe); + Mặt đường sạch sẽ, không có vật gây cản trở hoặc bụi bẩn trơn trượt, gây mất an toàn trong lưu thông; + Không có đọng nước với đường kính lớn hơn 30cm.
2	Bảo trì mặt đường xe chạy	- Vết hằn bánh xe: + Không có vết hằn bánh xe đối với mặt đường, mặt cầu đô thị; + Đối với đường vành đai và đường ngoại thành vết hằn bánh xe trung bình phải nhỏ hơn chiều ngang nhỏ nhất của bánh xe; + Chênh lệch cao độ $\leq 20\text{mm}$; + Vết nứt có xu hướng phát triển trên 30mm.
3	Tầm nhìn chiếu sáng	- Không bị vật cản (biển quảng cáo, cành cây, vật cản khác) che khuất tầm nhìn; - Trong bán kính cong của ngã 3, ngã 4,... không được dựng chướng ngại vật (bốt góc, dù che mưa nắng, vật cản khác che khuất tầm nhìn); - Biển báo, đèn đường chiếu sáng.
4	Cây xanh – hoa trang trí, cỏ dại, thoát nước mặt	- Cây lâu năm phải đảm bảo giới hạn tĩnh không, lái xe quan sát được biển báo, đèn tín hiệu, không cản trở lòng đường vỉa hè, khách bộ hành; - Hoa trang trí - cỏ dại: Không ảnh hưởng tầm nhìn, không lấn chiếm lòng đường, vỉa hè, ảnh hưởng đến khách bộ hành, hệ thống thoát nước mặt hoạt động tốt (không đọng nước).
5	Lấn chiếm lòng lề đường	- Không có hiện tượng lấn chiếm lòng lề đường sử dụng mục đích cá nhân, tập thể (trừ phương tiện đảm bảo giao thông và bảo trì)

2.5.4. Tiêu chí và thời gian thực hiện sửa chữa hạng mục công việc

Nhằm đảm bảo an toàn và xác định trách nhiệm trong công tác bảo trì công trình thì nội dung hợp đồng cần làm rõ các hạng mục công việc phải thực hiện trong bảo trì tuyến đường

và các tiêu chí khi thực hiện. Hợp đồng thanh toán theo kết quả và chất lượng thực hiện, nếu có phát sinh khác, nhà thầu phải báo cáo chủ đầu tư để nghiên cứu điều chỉnh, làm hợp đồng bổ sung trong phạm vi cho phép nhằm tăng hiệu quả khai thác [14]

Bảng 4. Tiêu mục - Tiêu chí - Thời gian thực hiện.

Hạng mục công việc	Tiêu mục	Tiêu chí	Công việc có thể xảy ra	Thời gian thực hiện sửa chữa	Hồ sơ lưu trữ	
Tuần tra thường xuyên	Tất cả các ngày kể cả thứ 7 chủ nhật (sử dụng phương tiện cơ giới)	1 lần trong ngày	Ổ gà hoặc vết nứt + chướng ngại vật khác, bụi bẩn bám trên mặt đường, mặt cầu	Trong vòng 24h khi phát hiện sự cố	Phải được ghi chép đầy đủ trong nhật ký tuần tra do Trưởng ca ký xác nhận	
		- Theo dõi bằng camera - Quan sát bằng mắt	Ổ gà hoặc vết nứt + chướng ngại vật khác, bụi bẩn bám trên mặt đường, mặt cầu	Trong vòng 24h khi phát hiện sự cố		
	Ngày lễ hoặc ngày nghỉ liên tiếp (phương tiện cơ giới)	-1 lần trong ngày -Quan sát bằng camera	Ổ gà hoặc vết nứt + chướng ngại vật khác, bụi bẩn bám trên mặt đường, mặt cầu	Trong vòng 6h khi phát hiện sự cố		
		Theo dõi bằng camera	Ổ gà hoặc vết nứt + chướng ngại vật khác, bụi bẩn bám trên mặt đường, mặt cầu	Trong vòng 24h khi phát hiện sự cố		
Tuần tra đi bộ Mục đích: kiểm tra chi tiết các vết nứt hoặc hư hỏng tiềm ẩn (hiện tượng lún, sụt hoặc hình thành các mảng bong, tróc có chiều hướng phát triển)	1 lần trong tháng	Ổ gà hoặc vết nứt + chướng ngại vật khác, bụi bẩn bám trên mặt đường, mặt cầu	Trong vòng 24h khi phát hiện sự cố			
		Theo dõi bằng camera	Ổ gà hoặc vết nứt + chướng ngại vật khác, bụi bẩn bám trên mặt đường, mặt cầu	Trong vòng 24h khi phát hiện sự cố		
Bảo trì mặt đường	Bê tông nhựa chặt	Vết hằn bánh xe	Nhỏ hơn 30mm	Có chiều hướng phát triển không phát triển	Trong 7 ngày sau khi phát hiện sự cố	Phải được ghi chép đầy đủ về chiều dài chiều rộng vết hằn vết nứt có hình ảnh kèm theo
		Tỷ lệ vết nứt	Ít hơn 30%	Có chiều hướng phát triển, không phát triển	Trong 7 ngày sau khi phát hiện sự cố	
		Chênh lệch độ cao	Ít hơn 20mm	Có chiều hướng phát triển, không phát triển	Trong 1 ngày sau khi phát hiện sự cố	
	Bê tông nhựa rỗng	Vết hằn bánh xe	Ít hơn 35 mm	Có chiều hướng phát triển, không phát triển	Trong 7 ngày sau khi phát hiện sự cố	
		Tỷ lệ vết nứt	Ít hơn 35%	Có chiều hướng phát triển, không phát triển	Trong 7 ngày sau khi phát hiện sự cố	
		Chênh lệch độ cao	Ít hơn 20 mm	Có chiều hướng phát triển, không phát triển	Trong 7 ngày sau khi phát hiện sự cố	
Vệ sinh đường xe chạy	Dọn sạch rác và bụi bẩn		Luôn sạch sẽ	Phương tiện vận chuyển và con người gây ra	Thực hiện ngay sau 6h	Phải được thể hiện rõ các phần việc đã làm và hình ảnh trong nhật ký thực hiện
	Kiểm tra và vệ sinh sau khi mưa to, lốc xoáy		Khẩn trương xử lý rác và bụi bẩn, đọng nước trên mặt đường, mặt cầu (lưu ý cầu thép)	Tác hại do thiên nhiên gây ra phải được xử lý ngay	Sau khi có sự cố	
Cảnh cây che khuất tầm nhìn	Chặt cây	Cây cao	Không che khuất tầm nhìn, vướng người đi bộ	Thực hiện 1 lần/năm	Luôn quan sát nếu có sai khác phải xử lý ngay	Phải được thể hiện rõ các phần việc đã làm và hình ảnh trong nhật ký thực hiện
		Cây thấp		Thực hiện 2 lần/năm		
Cỏ dại	Cỏ dại - hoa trang trí		Rẽ cây tại mô, trụ cầu, lề đường cảnh cây vướng người đi bộ	Thực hiện 1 lần/quý		Phải được thể hiện rõ các phần việc đã làm và hình ảnh trong nhật ký thực hiện
Vật cản khác	Biển quang cáo,...		Không che khuất tầm nhìn, vướng người đi bộ	Thực hiện 1 lần/quý	Phải xử lý ngay	

2.6. Hiệu quả của việc áp dụng hợp đồng PBC trong hoạt động BTĐBĐT tại TP.HCM

2.6.1. Đảm bảo chức năng, công năng, an toàn và tuổi thọ công trình

- Xử lý các tình huống phát sinh trong khai thác như: Ứng ngập do mưa lớn, triều cường; nứt, vỡ mặt đường, tạo ổ gà, vết lún bánh xe, nứt dầm, lún sụt mô, trụ cầu v.v...;

- Khẩn trương đưa giải pháp sửa chữa kịp thời nhằm đảm bảo an toàn giao thông;

- Duy trì mức độ phục vụ nhất định của tuyến đường, giảm ùn tắc giao thông;

- Phát hiện, cùng lực lượng chức năng xử lý nghiêm các phương tiện chưa được phép lưu thông trên đường (quá tải, chuyên dụng...);

- Tuần tra, kiểm tra, kịp thời phát hiện việc lấn chiếm lòng lề đường, ùn tắc, điểm ngập nước gây mất an toàn giao thông, để kịp thời xử lý.

2.6.2. Tiết kiệm chi phí, xác định trách nhiệm chất lượng

- Giảm thiểu chi phí cho thiết kế, giám sát, thí nghiệm, hồ sơ thanh quyết toán của nhiều gói thầu nhỏ lẻ khi dồn vào thành gói thầu lớn đấu thầu theo PBC;
- Giảm bớt chi phí trung gian và bộ máy hành chính công kênh như hiện nay;
- Hoàn thiện công tác cải cách hành chính, giảm lãng phí, thất thoát đầu tư;
- Xác định rõ được trách nhiệm của chủ đầu tư và trách nhiệm của nhà thầu nhận hợp đồng PBC;
- Nâng cao năng suất lao động, hiệu quả lao động do chi phí đến trực tiếp người lao động.

3. Kết luận

Hoạt động bảo trì đường đô thị đóng vai trò rất quan trọng trong quá trình vận hành hệ thống giao thông đô thị. Trong những năm qua, công tác bảo trì đường đô thị tại TP.HCM tuy đạt được những thành tích đáng kể nhưng vẫn còn nhiều điều cần khắc phục. Do vậy, để nâng cao chất lượng bảo trì đường đô thị, tiết kiệm nguồn kinh phí bảo trì, nguồn nhân lực quản lý, TP.HCM cần nghiên cứu cẩn trọng và tiến tới áp dụng hình thức hợp đồng PBC trong hoạt động bảo trì đường đô thị □

Tài liệu tham khảo

- [1] N. Q. S. Nghiêm Văn Đình, *Kinh tế - Quản lý Khai thác công trình cầu đường*. Nhà xuất bản Giao thông vận tải, 2009.
- [2] Bộ Giao thông vận tải, *Thông tư số: 37/2018/QĐ-BGTVT ngày 07/06/2018 về "Quy định về quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ"*. 2018.
- [3] Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, *Quyết định số 3026/QĐ-UBND ngày 21/06/2017 của UBND TP.HCM về "Quy định về công tác quản lý, vận hành và bảo trì các công trình thuộc lĩnh vực chuyên ngành được phân cấp cho Sở GTVT quản lý trên địa bàn TP.HCM"*. 2017.
- [4] Sở Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, *Quyết định số 5071/QĐ-SGTVT ngày 09/10/2017 về việc "Phân cấp quản lý các CTGT đường bộ, hệ thống đèn CSCC, hệ thống đèn THGT, camera quan sát giao thông và bản thông tin giao thông điện tử cho các đơn vị của Sở GTVT quản lý"*. 2017.
- [5] TS Đinh Văn Hiệp, ThS Phạm Văn Tuấn, "Một số giải pháp để triển khai áp dụng hiệu quả hợp đồng dựa trên chất lượng thực hiện trong quản lý bảo trì đường bộ Việt Nam," *Tạp chí Giao thông vận tải*.
- [6] James North, "Outcome-based contracting is on the up: Who's doing it, why, and what you need to know about it" » Corrs Chambers Westgarth. [Online]. Available: <https://www.corrs.com.au/publications/corrs-in-brief/outcome-based-contracting-is-on-the-up-who-s-doing-it-why-and-what-you-need-to-know-about-it/>. [Accessed: 21-Feb-2019].
- [7] Bộ MLIT-Nhật Bản, "Nghiên cứu điển hình hợp đồng PBC (bảo trì đường bộ dựa trên kết quả và chất lượng thực hiện) tại Nhật Bản," 2010.
- [8] JICA, "The Socialist Republic of Vietnam Project for capacity enhancement in road maintenance, Final report manuals and guidelines the socialist republic of Vietnam Ministry of Transport directorate for roads of Vietnam JR JR 14-083(2) 14-083(2) EI EI," 2014.
- [9] Lê Mạnh Tường, *Quản lý khai thác công trình xây dựng*. Nhà xuất bản Giao thông vận tải, 2016.
- [10] P. B. Gericke, I. Greenwood, and T. F. P. Henning, "Review of performance based contracting in the road sector : phase one." pp. 1–199, 2014.
- [11] M. Sultana, A. Rahman, and S. Chowdhury, "A review of performance based maintenance of road infrastructure by contracting," *Int. J. Product. Perform. Manag.*, vol. 62, no. 3, pp. 276–292, Mar. 2013.
- [12] ThS.NCN Trần Trung Kiên, "Kinh nghiệm thực hiện hợp đồng dựa trên chất lượng thực hiện trong quản lý bảo trì đường bộ trên thế giới và bài học cho Việt Nam | Tạp chí giao thông vận tải," *Tạp chí Giao thông vận tải*. [Online]. Available: <http://www.tapchigiaothong.vn/kinh-nghiem-thuc-hien-hop-dong-dua-tren-chat-luong-thuc-hien-trong-quan-ly-bao-tri-duong-bo-tren-the-gioi-va-bai-hoc-cho-viet-nam-d53830.html>. [Accessed: 18-Feb-2019].
- [13] Bộ giao thông vận tải, *Quyết định Số: 2774/2013/QĐ-BGTVT ngày 11/09/2013 về việc phê duyệt đề án "Nâng cao hiệu quả và chất lượng công tác quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông trên hệ thống quốc lộ"*. 2013.
- [14] Trần Thị Kim Đăng, *Tài liệu Hướng dẫn thực hiện bảo dưỡng thường xuyên đường huyện, đường xã có sự tham gia của cộng đồng*. 2016.

Ngày nhận bài: 21/1/2019

Ngày chuyển phản biện: 25/1/2019

Ngày hoàn thành sửa bài: 15/2/2019

Ngày chấp nhận đăng: 22/2/2019