

QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG CÔNG TÁC KHẢO SÁT THIẾT KẾ CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG

KS. NGUYỄN XUÂN GIẢNG
Tổng Công ty Tư vấn thiết kế GTVT

Lời Ban biên tập: Một công trình xây dựng là thành quả của quá trình khảo sát thiết kế và thi công xây dựng, trong đó khâu khảo sát thiết kế giữ vai trò quan trọng trong việc quyết định chất lượng công trình.

Ban Biên tập Thông tin KSTK xin trân trọng giới thiệu một số ý kiến của ông Nguyễn Xuân Giảng, Tổng Giám đốc Tổng Công ty Tư vấn thiết kế GTVT về việc quản lý chất lượng công tác khảo sát thiết kế công trình giao thông để góp phần vào việc nâng cao chất lượng công trình.

I. Thực trạng về quản lý chất lượng công tác khảo sát thiết kế công trình giao thông hiện nay.

Chất lượng là một khái niệm tương đối mà khi nói đến nó, người ta phải nghĩ tới chi phí để đạt chất lượng đó. Khái niệm quản lý chất lượng ra đời liên quan đến việc tối ưu hoá các nguồn lực trong doanh nghiệp để tạo ra những sản phẩm phù hợp với yêu cầu của khách hàng, của xã hội và bản thân nhà sản xuất.

Đảm bảo chất lượng là phần chính yếu của công tác quản lý chất lượng nhằm cung cấp lòng tin cho khách hàng. Một trong những yếu tố thu hút được khách hàng là "niềm tin của khách hàng đối với doanh nghiệp". Niềm tin đó dựa trên cơ sở khách hàng biết rõ về cơ cấu tổ chức, con người, phương tiện, cách quản lý của nhà sản xuất. Về phần mình, doanh nghiệp phải có bằng chứng để chứng tỏ khả năng đảm bảo chất

lượng của mình. Những bằng chứng đó có thể là: sổ tay chất lượng, quy định trình độ cán bộ, quy trình, quy định kỹ thuật, việc phân công người chịu trách nhiệm về đảm bảo chất lượng, phiếu kiểm nghiệm, quy cách hồ sơ sản phẩm và thông tin về những sản phẩm đã được đưa vào khai thác, sử dụng có hiệu quả...

Trong những năm qua, lực lượng tư vấn đã có những tăng trưởng đáng kể cả về số lượng lẫn chất lượng. Nhờ có Luật doanh nghiệp ra đời nên nhiều doanh nghiệp tư vấn được thành lập, phần lớn thuộc loại hình Công ty TNHH ở cả Trung ương lẫn địa phương. Theo kết quả điều tra năm 2002, cả nước đã có hơn 300 doanh nghiệp làm công tác tư vấn đầu tư và xây dựng chuyên ngành GTVT, trong đó chỉ có khoảng gần 8% là các công ty tư vấn lâu năm, có bề dày kinh nghiệm; các doanh nghiệp này có trang bị tương đối mạnh, có

lực lượng kỹ sư chuyên ngành lớn và có đủ điều kiện để thực hiện các dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A. Chiếm tỷ lệ khá lớn trong số doanh nghiệp là các công ty có lực lượng nhỏ, vốn ít, doanh thu thấp, trang thiết bị thiếu, không đồng bộ và chỉ có khả năng thực hiện các dự án quy mô nhỏ. Một số doanh nghiệp chưa đủ điều kiện để thực hiện một dự án từ khảo sát đến thiết kế; các doanh nghiệp này hầu hết thuộc dạng công ty TNHH và công ty tư nhân. Có hiện tượng một số doanh nghiệp loại này được đăng ký gọi là Công ty tư vấn chuyên ngành GTVT nhưng lực lượng chỉ có vài ba người, không đủ khả năng thực hiện một dự án nhỏ, chủ yếu thuê hoặc nhượng lại hợp đồng mà không kinh doanh theo chức năng nghề nghiệp.

Đặc điểm chung của các doanh nghiệp tư vấn vừa và nhỏ là không đủ nhân lực để thực hiện công tác quản lý chất lượng, thiếu cán bộ chuyên ngành và cán bộ quản lý. Có nhiều đơn vị khoán trắng cho Chủ nhiệm dự án chịu hoàn toàn trách nhiệm về việc thực hiện dự án. Nhiều đơn vị không có lực lượng khảo sát phải đi thuê đơn vị khác và không kiểm soát được số liệu đầu vào, dẫn đến công tác thiết kế, thi công thiếu chính xác, gây hậu quả nghiêm trọng đối với công trình.

Chất lượng công tác khảo sát thiết kế công trình giao thông hiện nay còn nhiều tồn tại do một số nguyên nhân chính sau đây:

1. Về phía Tư vấn:

a) Các đơn vị Tư vấn hiện nay thường phải làm việc thêm quá nhiều giờ so với định

mức công việc nhưng làm nhiều không có nghĩa là nhiều việc, mà là một việc nhưng phải làm đi làm lại nhiều lần do nhiều lý do khác nhau. Như chúng ta đã thấy, mặc dù các điều kiện tự nhiên (địa hình, địa chất, thủy văn) và các điều kiện xã hội thường rất phức tạp nhưng trên thực tế ít có trường hợp mỗi lần sửa thiết kế thì sẽ thực hiện khảo sát lại mà chủ yếu là tận dụng các số liệu đã có. Tình trạng này luôn là nguyên nhân tiềm ẩn dẫn đến chất lượng hồ sơ khảo sát thiết kế không đảm bảo độ tin cậy. Nguyên nhân dẫn đến các sai sót này rất khó có thể nói là do ai là chính nhưng chúng tôi có thể tóm lược như sau:

Tư vấn có nghĩa vụ thực hiện nhiệm vụ theo yêu cầu của Chủ đầu tư nhưng Chủ đầu tư cũng không phải là có toàn quyền quyết định, chấp thuận 1 lần sản phẩm của Tư vấn mà ở nhiều dự án đều ra lệnh cho Tư vấn sửa chữa thay đổi do một số lý do:

- Ảnh hưởng của các điều kiện dân cư, chính quyền địa phương, mối quan hệ Trung ương - Địa phương;
- Nguồn vốn đầu tư, sức ép của các ngành, tổ chức khác.

Hầu hết các địa phương chưa có quy hoạch, hoặc có quy hoạch nhưng không quản lý đất đai theo quy hoạch, vẫn cho xây dựng trên phần đất quy hoạch được duyệt. Đã có nhiều dự án, mặc dù địa phương đã chấp thuận phương án thiết kế trong các giai đoạn thiết kế trước nhưng khi triển khai cụ thể lại có văn bản đề nghị thay đổi. Do vậy mỗi dự án đều phải thực hiện không ít hơn 2 lần sửa đi sửa lại và việc sửa chữa hồ

VẤN ĐỀ CHUNG

sơ thiết kế nếu không tiến hành khảo sát lại sẽ là nguyên nhân lớn nhất gây ra các sai sót, ảnh hưởng đến chất lượng dự án.

Bản thân Tư vấn lựa chọn phương án cũng chưa chuẩn xác nên cũng phải sửa đi sửa lại.

b) Thời gian thực hiện dự án gấp, không đủ thời gian cần thiết để nghiên cứu kỹ. Mặt khác việc điều tra thu thập, khảo sát các số liệu đầu vào không được đáp ứng đầy đủ do kinh phí hạn hẹp (đặc biệt là các số liệu về khảo sát địa chất).

c) Các dự án lớn không bao giờ chỉ do 1 đơn vị thực hiện (ngay cả Tư vấn có lực lượng KSTK lớn như TEDI cũng vẫn phải có nhiều Tư vấn khác tham gia). Do yêu cầu của nhiều yếu tố khác nhau, trong đó có việc phân chia công việc để đảm bảo công ăn việc làm, kể cả công tác đào tạo Tư vấn nên có dự án có tới 15 ÷ 20 đơn vị trong và ngoài ngành tham gia.

d) Do năng lực tư vấn chưa đủ mạnh, chất lượng không đều, chưa đáp ứng được các yêu cầu đề ra. Ngoài một số ít các doanh nghiệp Tư vấn lớn và có truyền thống, bề dày kinh nghiệm từ 20 ÷ 40 năm trở lên, còn lại là các doanh nghiệp tư vấn nhỏ, mới hình thành trong những năm gần đây. Có một số Công ty tư vấn nặng về thực hiện dịch vụ theo phương thức môi giới hoặc thuê mượn, thiếu thực lực dẫn đến không đảm bảo được chất lượng dự án.

2. Về cơ chế, chính sách:

a) Về giao việc:

Nhìn chung, khi giao nhiệm vụ thực hiện dự án chúng ta mới quan tâm đến việc chia sẻ

công việc trên cơ sở khai báo của Tư vấn về đăng ký hành nghề mà chưa chú trọng đến khả năng độc lập hoàn thành công việc KSTK của họ ở các công trình tương tự đã thực hiện, chưa chú ý tới yếu tố nguồn lực mà quyết định là yếu tố con người. Con người quyết định tất cả mọi công việc, kể cả điều hành, sử lý mọi số liệu thông tin, sử dụng các loại máy móc, thiết bị, phần mềm hiện đại có hiệu quả nhất... Chúng ta đã chưa xem xét vấn đề này một cách thấu đáo mà mới nhìn nhận qua vấn đề ai nhiều việc, ai ít việc, ai có thể đề xuất xin việc và ai không có thể đề xuất v.v...

b) Về giá khảo sát thiết kế và tư vấn giám sát:

- Chi phí cho công tác KSTK còn thấp lại không được chi trả kịp thời nên bắt buộc các tổ chức tư vấn phải thực hiện cùng một lúc nhiều công trình với phương châm lấy ngắn nuôi dài, bù đắp các chi phí thực hiện do nguồn vốn lưu động của các tổ chức tư vấn là quá ít.

- Chi phí Tư vấn giám sát chưa đề cập đầy đủ các chi phí, điều kiện ăn ở, đi lại, sinh hoạt, các quyền lợi và trách nhiệm trong việc quyết định về kinh tế, kỹ thuật, tiến độ... nên cũng ảnh hưởng đến chất lượng, giá thành và tiến độ thi công công trình.

c) Về hệ thống các văn bản pháp quy:

- Hệ thống văn bản pháp luật chưa đầy đủ, đồng bộ, tính pháp lý chưa cao, chế tài chưa đủ mạnh để quản lý và nâng cao trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng: Chủ đầu tư, Cơ quan Tư vấn, Nhà thầu. Chưa có sự bình đẳng và

công bằng về thưởng - phạt giữa các chủ thể này.

- Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành quyết định số 4391/2002/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2002 về việc quy định trách nhiệm và hình thức xử lý đối với tổ chức, cá nhân khi vi phạm về quản lý, bảo đảm chất lượng các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông. Quyết định này còn nhiều bất cập, đặc biệt là các điều khoản phạt chất lượng, tiến độ, phạm vi và đối tượng áp dụng. Việc quy định giữ lại 20% kinh phí để xử lý vi phạm chất lượng đã không đồng bộ trong hệ thống tài chính, thuế và nghĩa vụ của Tư vấn với Nhà nước v.v...

Mặt khác, Quy định này không có các điều khoản tương ứng đối với Chủ đầu tư, cơ quan phê duyệt về các công việc như: chậm trình duyệt đề cương KSTK; trách nhiệm đối với phần khối lượng đã thực hiện theo yêu cầu của Chủ đầu tư mà bị cắt giảm khi duyệt hoặc cắt giảm khối lượng bất hợp lý v.v...

3. Về Chủ đầu tư (Đại diện Chủ đầu tư – Ban QLDA):

- Các đại diện Chủ đầu tư là thay mặt Chủ đầu tư để điều hành và chỉ đạo Tư vấn thực hiện đúng ý đồ đặt hàng. Có dự án đã hoàn thành và giao nộp cho Chủ đầu tư song khi phải sửa đi vẽ lại do thay đổi về chủ trương hoặc do hạn chế về khả năng nguồn vốn đầu tư thì lại không được ghi nhận để tính như 1 khối lượng phát sinh, kể cả về kinh phí cũng như về tiến độ. Đại diện Chủ đầu tư thực hiện việc truyền lệnh của Lãnh đạo cấp trên để Tư vấn phải thực hiện mà ít có

sự thông cảm với bối cảnh thực hiện nhiệm vụ của Tư vấn để động viên, hỗ trợ (ít nhất cũng là nhẹ tay cắt xén khi trình duyệt đề cương hoặc xin được kéo dài thêm thời gian thực hiện dự án cho Tư vấn). Ban QLDA nặng về văn bản phê bình, khiển trách, thúc ép tiến độ mà chưa đặt mình vào vị trí của người thực hiện nhiệm vụ để thông cảm hoặc tìm biện pháp giải quyết.

- Về bộ máy: Theo các quy định hiện nay Ban QLDA được phân cấp thực hiện nhiều chức năng quan trọng, kể cả về chủ trương thiết kế, xác định cấp loại công trình, chỉ tiêu kinh tế – kỹ thuật, phê duyệt đồ án thiết kế bản vẽ thi công, dự toán... nhưng cũng lại chưa được nhìn nhận sắp xếp lực lượng cán bộ tương xứng – vẫn là câu chuyện yếu tố con người. Mọi vấn đề sinh ra và hoàn thiện khiến mọi người phải tâm phục, khẩu phục cũng là con người, do vậy việc nào thì phải có con người ấy.

4. Về phê duyệt:

- Khâu phê duyệt đề cương và dự toán KSTK luôn luôn chậm và không ổn định, thiếu cơ sở khoa học và chưa có sức thuyết phục. Việc áp dụng các hệ số, tính toán, định tính phê duyệt khối lượng khảo sát địa hình, địa chất đã dẫn đến việc cắt xén một cách khá tùy tiện bởi một số cán bộ thẩm duyệt đã làm cho Tư vấn thiếu chủ động khi triển khai, tốn kém do chờ đợi, lo âu khi thực thi công việc do làm mà không thanh toán được, do vậy đã chỉ đạo hạn chế chi phí sản xuất bởi lẽ sợ bị rủi ro... là những nguyên nhân tiềm ẩn dẫn đến chuyện công nhân ăn gian nói dối trong quá trình thực thi

nhiệm vụ (đặc biệt là công tác khảo sát địa hình, địa chất).

- Về phê duyệt hồ sơ thiết kế:

Nói chung là các yêu cầu của cán bộ và cơ quan thẩm duyệt khi thẩm định là đúng, là chính xác, thể hiện tôn trọng tính độc lập của Tư vấn. Nhưng cũng có nhiều dự án, cán bộ thẩm định đã không theo dõi diễn biến của dự án từ khi hình thành đến khi kết thúc nên không nắm được những vấn đề Tư vấn đã sửa đi chữa lại theo kết luận của các hội nghị thẩm định, các yêu cầu của Chủ đầu tư để đáp ứng các chỉ tiêu về kinh tế, tiến độ... nhưng khi thẩm duyệt vẫn lại phê phán, vẫn yêu cầu Tư vấn sửa chữa quá nhiều, gây bức xúc, chán nản dẫn đến một số cán bộ Tư vấn không chịu nổi sức ép, làm việc kém nhiệt tình và hiệu quả. “Lỗi chẳng phải do mình mà vẫn phải là mình gánh chịu” dẫn đến “nói gì sửa đấy” và sửa không hết chỗ cần sửa, và lại sửa không đồng bộ trong tổng thể toàn bộ hồ sơ nên đã dẫn đến sai sót về chất lượng.

5. Về cơ quan thẩm tra, thẩm định:

- Công tác thẩm tra, thẩm định chưa được đầu tư thích đáng vào việc tính toán, xem xét. Có nhiều đơn vị thẩm tra, thẩm định chưa nghiên cứu kỹ hiện trường, không xem xét một cách toàn diện các yếu tố xã hội, các yếu tố khách quan, không theo dõi tiến trình thực hiện dự án nên chủ yếu là bình luận theo ý chủ quan, thiếu chính xác và không hiệu quả.

- Kết quả thẩm tra, thẩm định nhiều khi chưa thực sự là một chỗ dựa tin cậy cho người phê duyệt. Chưa gắn trách nhiệm

pháp lý về kết quả chất lượng hồ sơ với người thẩm định nên chưa nâng cao được tinh thần trách nhiệm đối với việc đưa ra các ý kiến bình luận.

- Cơ quan và cá nhân thẩm tra, thẩm định luôn được coi là hết nhiệm vụ và hầu như không phải liên quan gì đến hồ sơ thiết kế và quá trình xây lắp công trình kể từ khi hồ sơ của Tư vấn thiết kế được phê duyệt.

II. Công tác quản lý chất lượng Khảo sát Thiết kế ở Tổng Công ty TVTK GTVT

Trên thực tế, bất cứ tổ chức nào cũng đều có một hệ thống quản lý chất lượng của riêng mình. Mức độ hoàn chỉnh và tính khoa học của hệ thống quản lý chất lượng tùy thuộc vào điều kiện khách quan cũng như chủ quan của mỗi tổ chức. Điều kiện khách quan ở đây là mức độ phát triển và những yếu tố mang tính kế thừa của khu vực mà tổ chức đó sinh ra. Điều kiện chủ quan là yếu tố con người trong nội bộ tổ chức đó.

Tổng Công ty TVTK GTVT mà tiền thân là Viện Thiết kế Giao thông vận tải trước đây đã có một đội ngũ chuyên gia giỏi của nhiều chuyên ngành và có một hệ thống văn bản quy định về quản lý chất lượng tương đối hoàn chỉnh. Các hoạt động chất lượng đều dựa trên cơ sở các quy định của Nhà nước về quản lý dự án đầu tư xây dựng, quản lý chất lượng công trình xây dựng và các quy định của Tổng Công ty như: quy định quản lý kỹ thuật, quy định về nội dung và hình thức hồ sơ, quy định đóng dấu hồ sơ và văn bản, quy định lưu trữ hồ sơ...

Hiện nay Tổng Công ty TVTK GTVT đang áp dụng mô hình "Quản lý chất lượng" thông qua Hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2000 được thể hiện trong các văn bản chất lượng: Sổ tay chất lượng, các quy trình chất lượng và các hướng dẫn. Với mục đích đảm bảo chất lượng công tác khảo sát thiết kế, Tổng Công ty đã ban hành các quy trình và hướng dẫn bao quát toàn bộ hoạt động khảo sát thiết kế của Tổng Công ty theo nguyên tắc từng giai đoạn của quá trình KSTK đều phải được kiểm soát chặt chẽ nhằm hạn chế tối đa và loại bỏ các sai sót.

Với việc xác định vấn đề cốt lõi nhất của một đơn vị tư vấn là phải đào tạo con người, Tổng Công ty đã chú trọng đến công tác đào tạo nguồn nhân lực. Việc đào tạo được tiến hành theo nhiều phương thức: đào tạo tại chỗ thông qua sản xuất, đào tạo ở các cơ sở đào tạo chuyên môn trong nước, gửi đi đào tạo tại nước ngoài...

Song song với việc đào tạo con người, Tổng Công ty cũng chú trọng đến công tác chuyển giao công nghệ, đầu tư mua sắm trang thiết bị hiện đại, các phần mềm mạnh để cải tiến quá trình khảo sát thiết kế. Các công nghệ và thiết bị mới không những góp phần nâng cao năng suất mà còn cho phép thực hiện những công việc mới theo yêu cầu ngày càng cao của khách hàng.

III. Một số kiến nghị về quản lý chất lượng công tác khảo sát thiết kế công trình giao thông.

Thực tế cho thấy rằng, nếu tổ chức tư vấn có một hệ thống quản lý chất lượng nội bộ

tốt thì sẽ giảm thiểu những sai sót. Vì vậy, tổ chức tư vấn cần phải thiết lập và công bố Hệ thống quản lý chất lượng phù hợp của riêng mình, trong đó phải xác định được các quá trình cần thiết và đảm bảo kiểm soát được các quá trình đó. Nếu như các quá trình này được tiến hành một cách chặt chẽ thì chắc chắn rằng sản phẩm được tạo ra đảm bảo đáp ứng mọi yêu cầu của các bên liên quan.

Tuy nhiên, chất lượng của một công trình xây dựng không chỉ phụ thuộc vào một mình tổ chức tư vấn. Để có một công trình chất lượng cao cần có sự tham gia của nhiều chủ thể khác như: các Cơ quan quản lý có thẩm quyền của Nhà nước, Chủ đầu tư và các Nhà thầu...

Trong khuôn khổ của việc quản lý chất lượng khảo sát thiết kế công trình giao thông, chúng tôi có một số kiến nghị như sau:

1. Về cơ chế, chính sách:

- Chính sửa và hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn, các chỉ tiêu, định mức kinh tế – kỹ thuật phù hợp với các bước thực hiện dự án theo các Nghị định, Quyết định, Thông tư, Hướng dẫn mới. Đồng thời, cần có các kiến nghị đối với các tồn tại của hệ thống văn bản pháp quy mới ban hành, đặc biệt là phân cấp công trình xây dựng và chi phí cho công tác khảo sát thiết kế.

- Việc phê duyệt để quyết định thành lập doanh nghiệp Tư vấn và cấp phép đăng ký kinh doanh cần phải có các quy định về điều kiện và tiêu chuẩn cần thiết tối thiểu

hành nghề vì việc đầu tư xây dựng các công trình giao thông có kinh phí lớn, doanh nghiệp tư vấn xây dựng giao thông cần phải có nhiều Chủ nhiệm đồ án, kỹ sư thiết kế, có nhiều chuyên gia của các lĩnh vực khoa học - kỹ thuật khác nhau như: cầu, đường, cảng, đường thủy, xây dựng, địa chất, thủy văn, trắc địa, kinh tế, môi trường... Khi một doanh nghiệp tư vấn không đủ điều kiện nêu trên thì họ sẽ thực hiện dự án bằng cách bán nhượng hợp đồng, thuê tư vấn khác thực hiện, hoặc thực hiện không trung thực dẫn đến không đảm bảo chất lượng công trình.

2. Đối với Chủ đầu tư:

- Xét khả năng và năng lực thực hiện dự án: Cấp hạng công ty, loại hình công ty nào đều có giới hạn về khả năng, năng lực của nó. Vì vậy việc giao nhiệm vụ của Chủ đầu tư (hoặc tổ chức đấu thầu) đều phải được giao (hoặc tổ chức đấu thầu) đúng nhóm đối tượng thực hiện theo quy định.

- Việc xét duyệt đề cương KSTK cần được tiến hành kịp thời và bảo đảm những nội dung cần thiết của công tác khảo sát cho từng dự án.

- Thời gian thực hiện tư vấn KSTK cho công trình cần phải được hoạch định đầy đủ, không thực hiện gấp, không gây tiến độ giả tạo. Thời gian thực hiện các dự án phải được quyết định căn cứ vào số lượng giờ công tư vấn cần thiết để hoàn thành công việc.

3. Đối với Cơ quan Tư vấn:

- Chú trọng và tăng cường công tác bồi dưỡng, đào tạo về năng lực chuyên môn và năng lực quản lý, đạo đức nghề nghiệp cho các cán bộ tham gia hoạt động xây dựng.

- Tổ chức tư vấn phải làm việc một cách độc lập và khách quan.

- Trước khi triển khai dự án, nhà tư vấn phải lập kế hoạch chất lượng, trong đó phải xác định đầy đủ các bước cần thiết để triển khai dự án, việc bố trí nguồn lực cho dự án và quan trọng nhất là công tác kiểm tra ở từng công đoạn để đảm bảo rằng chất lượng sản phẩm trước khi bàn giao cho khách hàng đã được kiểm soát. Kế hoạch chất lượng này phải được Lãnh đạo của tổ chức tư vấn phê duyệt và Chủ đầu tư chấp thuận.

- Tham mưu trong các lĩnh vực: cơ chế, chính sách, quy trình, quy phạm v.v... cho các cơ quan quản lý để từng bước đạt mục tiêu: Chất lượng - Hiệu quả - Tiến độ - Tiết kiệm cho mỗi công trình, mỗi dự án đầu tư.

Công tác tư vấn là một trong những yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến tiến độ, giá thành và chất lượng công trình. Với đội ngũ gần 2000 CBCNV và kinh nghiệm của hơn 42 năm xây dựng và trưởng thành, Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế GTVT sẽ nỗ lực phấn đấu, phát triển nguồn lực để luôn cải tiến và nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ nhằm góp phần vào việc xây dựng những công trình giao thông bền vững, chất lượng cao.