TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Bài 2- Dự án giao thông BOT: Minh bạch ở đâu?

04:49 28/09/2016

Không phủ nhận, những dự án BOT gia

Bài 1: Phí cao và phí khống

THCL - Không phủ nhận, những dự án BOT giao thông đã có những đóng góp nhất định cho sự phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, nhiều dự án BOT đang bộc lộ rất nhiều bất cập…



Ảnh minh họa

“Bảo mật” khó hiểu

Ông Bùi Danh Liên, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải Hà Nội chỉ rõ sự không minh bạch trong phê duyệt tổng mức đầu tư. Cụ thể, dự toán suất đầu tư do nhà đầu tư (NĐT) xây dựng không có cơ quan kiểm toán độc lập mới nảy sinh dự toán cao hơn thực tế rất nhiều. Vốn chủ sở hữu cũng không được thẩm định kỹ càng. NĐT BOT lại được cấp đất như đầu tư BT để làm KCN, khu đô thị dọc tuyến đường như tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng. Ai khẳng định được số đất được giao lại được chuyển nhượng cho đơn vị khác?

Điều này đã làm trái quy định của NĐ 108/2009/NĐ-CP trong khi xây dựng hợp đồng BOT. Đơn cử, Hợp đồng số 43/HĐ-BOT-BGTVT giữa Bộ GTVT và NĐT - Công ty CP Phát triển đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, Công ty CP Xây dựng giao thông 1, Công ty TNHH Đầu tư QL1 Tiền Giang tại Điều 76.6 quy định nội dung: “Bảo mật” - Không tiết lộ thông tin khi đã tiếp nhận cho bất cứ cá nhân, tổ chức nào; các thông tin bảo mật là những thông tin về pháp lý, tài chính, thương mại, kỹ thuật, công nghệ, bí quyết và các thông tin khác trực tiếp hoặc gián tiếp liên quan tới nội dung của hợp đồng và dự án nêu trong hợp đồng.

“Chúng tôi không hiểu nổi động cơ bảo mật này. Đây là hợp đồng kinh tế giữa cơ quan nhà nước và các NĐT thu tiền của dân mà lại bí mật như vậy. Đây không phải là tài liệu nhà nước quy định về bảo mật. Đáng lẽ ra, nó phải được công khai để mọi người tổ chức giám sát thì lại giấu kín? Chính vì thế, đã phát sinh nghi kỵ giữa các thành viên trong dự án.

Hệ quả là TCT Công trình giao thông 1 thuê thiết bị để kiểm đếm phương tiện đi qua và phát hiện sự chênh lệch số lượng phí thu được hàng tháng giữa báo cáo và thực thu. Việc bảo mật này trái với QĐ 217 của Bộ Chính trị về Giám sát, phản biện về quyền của công dân và tổ chức giám sát nhà nước”, ông Liên băn khoăn.

Còn nhớ, tại hội nghị trực tuyến về vấn đề này, TS. Nguyễn Đình Cung, Viện trưởng Viện Quản lý kinh tế Trung ương đã từng nêu: Dư luận, quần chúng nhân dân cung cấp thông tin thực tế về lưu lượng xe trên đường, tại sao Bộ GTVT từ chối tiếp nhận?

Ông Nguyễn Hồng Trường, Thứ trưởng Bộ GTVT trả lời: Đã là người dân thì không thể vào kiểm tra hoạt động của BOT được. Ông Cung cho rằng, Bộ GTVT nên đóng vai trò là nhà điều tiết, “trọng tài”, chứ không nên đứng về phía các NĐT. Cơ quan có thẩm quyền chưa thực hiện đầy đủ các quyết định công tác giám sát theo quy định tại NĐ 108/2009/NĐ-CP - Điều 3 điểm 4 có ghi: “Cơ quan nhà nước có thẩm quyền thành lập tổ chuyên trách hoặc chỉ định cơ quan chuyên môn của mình làm đầu mối để thực hiện quyền và nghĩa vụ quy định tại hợp đồng dự án, nhưng trong mọi trường hợp phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về các nghĩa vụ đã cam kết theo hợp đồng dự án”.

Đánh mất niềm tin

“Chúng tôi tự hỏi: Nhiều phát sinh liên tục xảy ra, vậy bộ phận chuyên trách này đã kịp thời đề xuất giải quyết nghĩa vụ các bên đã cam kết - những bất cập kéo dài làm ảnh hưởng đến các dự án, ảnh hưởng đến quyền lợi người dân, Nhà nước và quyền lợi của NĐT?

Lãnh đạo Bộ GTVT nhiệm kỳ qua đã quyết liệt thực hiện chủ trương đầu tư BOT, là một người đốc công giỏi, nhưng chưa phải là nhà quản lý giỏi, thiếu tư duy khoa học trong quản lý, thiếu nhạy cảm tiếp nhận những thông tin xã hội phản ảnh nên không kịp thời xử lý các vướng mắc, để mất mát những điều không đáng có.

Con đường sẽ thành tài sản của Nhà nước và Nhân dân. Nhà nước và nhân dân thất thoát tiền, nhưng cái mất nhiều hơn đó là mất niềm tin của người dân và các NĐT. Đã đến lúc, cần phải chỉnh sửa phương thức đầu tư BOT như Phó thủ tướng Trịnh Đình Dũng và Bộ trưởng Bộ GTVT Trương Quang Nghĩa đã công bố và tăng cường sự giám sát của cơ quan dân cử của địa phương và Quốc hội”, ông Liên quả quyết.

NĐ 108/2009/NĐ-CP về BOT định nghĩa: Hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao. Hợp đồng số 51/HĐ.BOT-BGTVT (ngày 09/10/2014) trong thời gian qua đã diễn ra kịch bản: Nâng cấp - xây dựng (Pháp Vân - Cầu Giẽ), nếu nâng cấp mở rộng theo quy định của pháp luật, nguồn kinh phí lấy vào Quỹ bảo trì đường bộ, còn phần xây dựng mới kinh phí do NĐT tự lo bằng vốn tự có và vốn huy động hợp pháp. Nếu gộp 2 nguồn kinh phí lại sẽ tạo ra "phí chồng phí". Do đó, không thể gọi hợp đồng Pháp Vân - Cầu Giẽ là hợp đồng BOT. Từ kinh doanh ghi trong hợp đồng này không đúng nghĩa: không thể lấy Quỹ Bảo trì đường bộ để kinh doanh. Do đó, trong trường hợp này không thể gọi là hợp đồng BOT.

Hơn nữa, Bộ GTVT là một bên ký hợp đồng BOT, nhưng Bộ không trả tiền cho NĐT, người dân mới là người mua hàng thanh toán các khoản đầu tư, vốn vay ngân hàng, trả lãi cho NĐT. Như vậy, Bộ GTVT chỉ là bên được dân ủy quyền, do đó người dân phải được biết các thông tin về quy hoạch, chất lượng sản phẩm, giá cả, thời gian thu phí. Bản thân người dân không trực tiếp giám sát mà HĐND các cấp và Quốc hội là cơ quan thay mặt dân để giám sát. Do đó, các dự án BOT có mức đầu tư lớn phải được Quốc hội giám sát, Kiểm toán Nhà nước phải tiến hành kiểm toán và công bố công khai cho dân biết.

Bài 3: Giải tỏa những nghi ngờ

Hà Thu