TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Còn nhiều lỗ hổng trong đầu tư và khai thác các dự án BOT

13:48 21/02/2017

Mặc dù các dự án phát triển hạ tầng giao thông theo hình thức BOT đang phát triển ở Việt Nam. Tuy nhiên, hiện các văn bản quy phạm pháp luật vẫn chưa đầy đủ, còn có những khoảng trống pháp luật, dễ gây thất thoát lãng phí... là những nội dung mà Kiểm toán Nhà nước cho biết tại buổi làm việc với Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc thực hiện chính sách, pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức BOT ngày 21/2.

THCL Mặc dù các dự án phát triển hạ tầng giao thông theo hình thức BOT đang phát triển ở Việt Nam. Tuy nhiên, hiện các văn bản quy phạm pháp luật vẫn chưa đầy đủ, còn có những khoảng trống pháp luật, dễ gây thất thoát lãng phí...

Đó là những nội dung mà Kiểm toán Nhà nước cho biết tại buổi làm việc với Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc thực hiện chính sách, pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức BOT ngày 21/2.



Ảnh minh họa.

Theo đó, đại diện Kiểm toán Nhà nước nhấn mạnh, hệ thống văn bản pháp luật còn thiếu đồng bộ từ khâu phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án, lập kế hoạch đầu tư, xác định danh mục dự án đầu tư, triển khai thực hiện, khai thác, theo dõi, đánh giá, thanh tra, kiểm tra quá trình thực hiện dự án chưa được phân định và làm rõ trách nhiệm của các cấp, các ngành. Thậm chí, các văn bản quy phạm đã ban hành chưa có chỉ tiêu, tiêu chí rõ ràng về việc lựa chọn những dự án "nâng cấp, cải tạo" hay đầu tư tuyến mới để thực hiện theo hình thức BOT hay đầu tư bằng nguồn vốn nhà nước.

Được biết, trong quá trình kiểm toán 27 dự án BOT trong giai đoạn 2011 – 2016, đơn vị này đã phát hiện ra hàng loạt những bất cập. Cụ thể, theo hướng dẫn của Bộ Tài chính thì trạm thu phí phải phù hợp với quy hoạch đường gắn với dự án do cơ quan có thẩm quyền quyết định và khoảng cách giữa các trạm đảm bảo tối thiểu 70 km. Tuy nhiên các trạm này đều được sự chấp thuận của địa phương.

Với quy định nếu không đảm bảo khoảng cách chỉ cần sự thoả thuận giữa Bộ GTVT, Bộ Tài chính và địa phương đã tạo điều kiện cho mật độ trạm thu phí càng dày đặc thêm, QL bị chia cắt thành nhiều khúc, xen kẽ đầu tư bằng vốn ngân sách nhà nước và đầu tư theo hình thức BOT để đặt trạm thu phí có khoảng cách không đảm bảo 70km, nhưng đã được Bộ GTVT, Bộ Tài chính và UBND tỉnh chấp thuận gây bức xúc cho người dân.

Để khắc phục tình trạng trên, Kiểm toán Nhà nước cho rằng, các đơn vị có chức năng cần phải xem lại hướng dẫn trong việc triển khai các dự án BOT để tránh gây bức xúc dư luận. Trong đó, đối với mức thu phí, Kiểm toán Nhà nước nêu vấn đề, hiện nay ngoài các dự án đường cao tốc thu phí tính theo số km đi trên dự án, các dự án còn lại mức thu phí theo quy định tại thông tư 159/2013 của Bộ Tài chính. Tức, mỗi phương tiện khi qua trạm thu phí không kể chiều dài đi được bao nhiêu đều có mức thu phí là như nhau.

Mặt khác, trong vận hành, khai thác chưa có kiểm tra, kiểm soát quá trình thu phí để xác định lưu lượng phương tiện giao thông thực tế qua trạm thu phí. Trong khi đây là tiêu chí quan trọng nhất để tính thời gian thu phí hoàn vốn đối với các dự án được đầu tư theo hình thức BOT.

Tuấn Ngọc