TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

ĐBQH 'truy' Bộ trưởng GTVT về kiểm toán dự án BOT, đường sắt Cát Linh – Hà Đông đội vốn

13:29 05/06/2019

Kiểm toán các dự án BOT, dự án đường sắt Cát Linh – Hà Đông đội vốn từ 8.600 tỷ đồng lên 18.000 tỷ đồng... là những vấn đề nóng, được các ĐBQH nêu ra tại phiên chất vấn Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể (sáng ngày 5/6), kỳ họp thứ 7 Quốc hội khoá XIV.

Cụ thể, đối với vấn đề kiểm toán các dự án BOT, ĐBQH Bùi Văn Phương (Đoàn Ninh Bình) nêu: Từ số liệu kiểm toán, sau kiểm toán 61 dự án BOT giao thông, Kiểm toán Nhà nước giảm 222 năm thu phí của 61 dự án này. Trước đó, 2 Bộ Kế hoạch Đầu tư và Bộ GTVT với nhiều lập luận cho rằng, Kiểm toán Nhà nước không được kiểm toán các dự án BOT giao thông vì đây là các dự án của nhà đầu tư tư nhân.

ĐBQH Phương đặt câu hỏi: Vì sao 2 Bộ không muốn kiểm toán các dự án BOT giao thông? Nếu Kiểm toán Nhà nước không kiên quyết thì dân có phải trả tiền oan cho 222 năm của 61 dự án này không và có lợi ích nhóm ở đây hay không?



ĐBQH Bùi Văn Phương (Đoàn Ninh Bình) chất vấn Bộ trưởng GTVT về vấn đề kiểm toán các dự án BOT

Trả lời chất vấn của đại biểu, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể khẳng định: Chúng tôi trân trọng sự hỗ trợ của Kiểm toán Nhà nước. Ngay từ khi dự án BOT triển khai, Bộ GTVT đã mời kiểm toán, chủ doanh nghiệp BOT cũng trực tiếp mời kiểm toán vào cuộc để kiểm toán. Thậm chí, mời cả công an chứ không phải như thông tin nói rằng Bộ GTVT không đồng ý kiểm toán dự án. Gần như 100% dự án BOT được kiểm toán.

Về việc Kiểm toán Nhà nước kiến nghị giảm 222 năm thu phí tại các dự án BOT, ông Thể cho biết đã từng giải trình với Quốc hội ở kỳ họp trước. Cũng theo ông cho hay, theo quy định pháp luật, ở giai đoạn dự án được phê duyệt thì cơ quan quản lý sẽ ký hợp đồng nguyên tắc với nhà đầu tư. Nhà đầu tư triển khai xong dự án mới quyết toán và căn cứ vào khối lượng quyết toán thực tế sẽ điều chỉnh hợp đồng. "Hợp đồng cuối cùng mới là hợp đồng cho thu phí", Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể nói.

Vì thế, nếu Kiểm toán Nhà nước căn cứ vào hợp đồng phê duyệt thì sau này công tác giải phóng mặt bằng, khối lượng phát sinh sẽ không đúng thực tế. "Kiến nghị giảm 222 năm đúng, nhưng đúng với dự án được duyệt, còn số liệu thực tế quyết toán giảm, chứ không phải như số liệu của Kiểm toán", ông Thể giải thích thêm.

Chưa đồng ý với câu trả lời của Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể, ĐBQH Bùi Văn Phương giơ thẻ, xin tiếp tục chất vấn câu trả lời của Bộ trưởng Thể là không chính xác “vì tôi đang ngồi cạnh đồng chí Tổng Kiểm toán Nhà nước”.

ĐBQH Phương cho rằng, Bộ GTVT chỉ mời Kiểm toán Nhà nước vào 3 dự án là hầm đèo Cả, cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận và cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn.

Trước những vấn đề ĐBQH Phương nêu, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể Khẳng định: Trong quá trình làm dự án, chúng tôi đã chỉ đạo các nhà đầu tư mời Kiểm toán Nhà nước vào ngày từ đầu. Chúng tôi chỉ đạo, chứ không phải chủ đầu tư chủ động mời vào đâu.



Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể trả lời chất vấn

Cũng tại phiên chất vấn Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể sáng ngày 5/6, ĐBQH Bùi Văn Xuyền (Thái Bình) chỉ rõ hàng loạt những bất cập của dự án đường sắt Cát Linh – Hà Đông. Cụ thể, tuyến đường sắt này được Bộ GTVT phê duyệt từ năm 2009, vốn ban đầu chỉ hơn 8.000 tỷ đồng, được nâng lên hơn 18.000 tỷ đồng. Thời điểm khởi công, Bộ GTVT cũng dự kiến đưa tuyến đường sắt vào vận hành từ năm 2013, nhưng đến nay vẫn chưa vận hành thương mại.

“Lý do gì tuyến đường sắt Cát Linh – Hà Đông dù đã hoàn thành 99% nhưng tới nay vẫn chỉ chạy thử? Bộ GTVT có xem xét trách nhiệm liên quan đến đội vốn kéo dài dự án này hay không?”, ĐBQH đoàn Thái Bình gửi câu hỏi đến Bộ trưởng Bộ GTVT.

Trả lời câu hỏi trên của đại biểu Bùi Văn Xuyền, Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể cho biết, thực tế các dự án đường sắt đô thị là rất mới nên cán bộ ngành đường sắt với trình độ thực tiễn còn hạn chế. Do vậy, khi thực hiện các dự án đường sắt đô thị thường lúng túng, phát sinh nhiều vấn đề.



ĐBQH Bùi Văn Xuyền chất vấn Bộ trưởng GTVT về vấn đề đội vốn tuyến đường sắt Cát Linh - Hà Đông

Đối với dự án đường sắt ở Hà Nội (Cát Linh – Hà Đông), theo ông Thể là có liên quan đến tổng thầu của Trung Quốc. Khi chúng ta ký hiệp định vay vốn với Trung Quốc thì bên Trung Quốc đã chỉ định tổng thầu, thực hiện dự án này, chứ không phải chúng ta thi tuyển.

“Khi thực hiện, chúng tôi thấy tổng thầu xây dựng đường sắt rất tốt, nhưng vận hành đường sắt thì chưa có kinh nghiệm. Bởi thi công đường sắt với vận hành tàu đường sắt đô thị khác nhau. Do vậy, chúng tôi đánh giá tổng thầu này còn thiếu kinh nghiệm. Chúng tôi đã làm việc với các bên của Trung Quốc để cải thiện tình hình, đưa dự án sớm vận hành”, ông Thể nói.

Về nguyên nhân dự án chậm tiến độ, Bộ trưởng Thể cho biết, hiện dự án đã xong 99%, 1% còn lại là một số hạng mục nhỏ liên quan đến công tác xây lắp. Đặc biệt, phải chứng minh được an toàn hệ thống.

“Chúng ta đã thuê tư vấn nước ngoài đánh giá an toàn hệ thống. Nếu các thông số của tổng thầu không chuẩn thì tư vấn sẽ không thông qua phương án an toàn đường sắt. Chúng tôi đang cùng với tổng thầu, tư vấn sớm kết thúc 1% này. Có nghĩa là chứng nhận được tất cả các thiết bị an toàn hệ thống, lúc đó chúng ta mới đưa tuyến đường sắt vào vận hành được”, Bộ trưởng GTVT Nguyễn Văn Thể cam kết.

Lý giải về nguyên nhân đội vốn từ 8.600 tỷ lên hơn 18.000 tỷ đồng, Bộ trưởng Thể cho hay, dự án này được xây dựng từ năm 2009 đến năm 2012, thời điểm xảy ra trượt giá rất lớn. Theo ông Thể, sắp tới các cơ quan thanh tra, kiểm toán, thậm chí cả cơ quan điều tra vào cuộc để làm sáng tỏ các vấn đề phát sinh đúng sai. Những đơn vị nào làm sai, chủ quan sẽ phải chịu trách nhiệm trước pháp luật.

“Bộ GTVT đang chỉ đạo Ban Quản lý dự án đường sắt cố gắng phối hợp với các đơn vị liên quan sớm vận hành tuyến đường sắt Cát Linh – Hà Đông”, ông Thể nói thêm.

Tuấn Ngọc