

Nghiên cứu cho phép doanh nghiệp tư nhân tham gia quản lý, đầu tư đường sắt

06:49 26/02/2025

Thường trực Chính phủ giao Bộ GTVT nghiên cứu bổ sung quy định để đa dạng hóa các loại hình doanh nghiệp tham gia quản lý, đầu tư phát triển đường sắt (bao gồm cả doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân).



Thường trực Chính phủ yêu cầu nghiên cứu để luật hóa các cơ chế chính sách đã "chín", đã "rõ", các cơ chế chính sách đặc thù, đặc biệt đã trình Quốc hội, đặc biệt là các cơ chế chính sách khuyến khích thúc đẩy phát triển công nghiệp đường sắt (Ảnh minh họa).

Nội dung trên được nêu trong kết luận của Thường trực Chính phủ tại cuộc họp về dự án xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) vừa được ban hành ngày 25/2.

Cụ thể, Thường trực Chính phủ chỉ đạo Bộ GTVT rà soát, nghiên cứu bổ sung các quy định về huy động nguồn lực để đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua các hình thức hợp đồng theo phương thức đối tác công tư (hợp đồng BT, BOT, BTO,...).

Đồng thời, huy động nguồn lực của các địa phương nơi có dự án đi qua, đặc biệt trong công tác giải phóng mặt bằng, xây dựng các nhà ga...

Bên cạnh đó, Thường trực Chính phủ cũng giao Bộ GTVT nghiên cứu bổ sung quy định để đa dạng hóa các loại hình doanh nghiệp tham gia quản lý, đầu tư phát triển đường sắt (bao gồm cả doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân) theo các mô hình "Lãnh đạo công - quản trị tư", "Đầu tư công - quản lý tư", "Đầu tư tư - sử dụng công".

Qua đó, tái cơ cấu đầu tư, phát huy tối đa sự năng động trong quản trị của khối tư nhân, giảm gánh nặng cho ngân sách, giảm nợ công, nâng cao hiệu quả đầu tư.

Tiếp tục rà soát cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho các bộ, ngành, đặc biệt địa phương đi đôi với phân bổ nguồn lực, tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Trong đó, tăng quyền tự quyết cho các địa phương và địa phương phải chủ động xây dựng nhà ga theo phương thức TOD, PPP, BOT, BT...

Dự thảo Luật sửa đổi cần quy định theo hướng luật khung, mang tính nguyên tắc để đảm bảo tính ổn định, có giá trị lâu dài, chỉ quy định những vấn đề thuộc thẩm quyền Quốc hội, các nội dung mang tính kỹ thuật, cụ thể thì giao Chính phủ, Bộ trưởng các Bộ, ngành quy định chi tiết để bảo đảm tính chủ động, linh hoạt trong quá trình thi hành.

Rà soát, đánh giá kỹ đối với nội dung phân loại "đường sắt địa phương" trong dự thảo Luật cho phù hợp, bảo đảm tính thống nhất, thuận lợi trong quá trình tổ chức đầu tư, quản lý vận hành các dự án đường sắt.

Việc phân loại phải dựa trên nguyên tắc toàn bộ hệ thống đường sắt do trung ương hoặc địa phương đầu tư đều là công trình quốc gia.

Nghiên cứu để luật hóa các cơ chế chính sách đã "chín", đã "rõ", các cơ chế chính sách đặc thù, đặc biệt đã trình Quốc hội, đặc biệt là các cơ chế chính sách về chuyển giao công nghệ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực, khuyến khích thúc đẩy phát triển công nghiệp đường sắt để từng bước làm chủ được công nghệ, hình thành nền công nghiệp đường sắt phát triển.

Nghiên cứu bổ sung các quy định riêng biệt cần thiết để phát triển đường sắt theo nguyên tắc ưu tiên áp dụng và sửa đổi, bổ sung các quy định có liên quan ngay tại Luật này.

Thường trực Chính phủ yêu cầu cần tham khảo Luật, kinh nghiệm triển khai của các nước có ngành đường sắt phát triển như Trung Quốc để hoàn thiện Luật sửa đổi, bảo đảm sau khi được ban hành Luật sửa đổi sẽ tạo lập môi trường pháp lý đồng bộ, đột phá, đáp ứng được yêu cầu phát triển của ngành đường sắt trong hiện tại và tương lai.

Theo Báo Giao thông