TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Sắp công bố kết luận kiểm toán đối với 24 dự án BOT

01:09 22/08/2017

Dự kiến trong khoảng 4 tuần nữa, Kiểm toán Nhà nước (KTNN) sẽ công bố kết quả kiểm toán đối với 24 dự án BOT này.

24 dự án này được kiểm toán tiếp theo sau khi thực hiện với 27 dự án BOT vào năm trước. Đáng lưu ý, trong số này, có cả những trạm BOT đầy "tai tiếng" như trạm Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang, hay Hà Nội – Bắc Giang...

Theo Tổng KTNN, 24 báo cáo kiểm toán sẽ được công bố trong 1 tháng nữa. Nhìn chung các dự án lần này vẫn vi phạm các lỗi quen thuộc như chỉ định thầu, lựa chọn nhà thầu chưa đủ năng lực và kinh nghiệm, vị trí đặt trạm chưa hợp lý...

Trong lần này, KTNN sẽ nhấn mạnh đến việc tăng cường công khai, minh bạch các dự án BOT. Việc quyết toán phải thực hiện sớm, tính toán doanh thu, chi phí chính xác để có thời gian thu phí một cách đúng đắn nhất để đảm bảo lợi ích của nhà đầu tư, người dân và nhà nước.



Trạm BOT Cai Lậy cũng nằm trong danh sách kiểm toán lần này

“Thực ra mà nói, BOT là một hình thức tốt. Nếu không làm BOT thì không tìm ra nguồn lực để phát triển hạ tầng giao thông. Còn việc những sai sót thường có, ví dụ về doanh thu (tính toán sai lưu lượng xe qua lại, mức phí, trạm thu phí, ký hợp đồng thời gian thu phí); rồi chi phí đầu tư (chẳng hạn đội phí vượt quá mức cho phép); hoặc chất lượng công trình (khi phê duyệt thiết kế, dự toán và giám sát thi công không được chặt chẽ, vì khi đó có quan điểm đây vốn tư nhân, nên phần khuất, phần chìm, phần kết cấu chịu lực không được nghiệm thu)... là những thứ đang tồn tại thì hoàn thiện lại để giai đoạn sắp tới thu hút BOT tốt hơn” – Tổng KTNN Hồ Đức Phớc nhấn mạnh.

Trước đó, báo cáo kiểm toán 2016 của KTNN đã chỉ ra nhiều bất cập sau khi kiểm toán 27 dự án BOT, bao gồm: Ngoài các hạn chế sai sót trong quá trình đầu tư, công tác quản lý các dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, BT còn bộc lộ nhược điểm, sai phạm, tùy tiện, lãng phí, gây khó khăn cho người dân, doanh nghiệp.

Cơ quan này cho biết, các dự án BOT tồn tại hàng loạt hạn chế như chưa có tiêu chí lựa chọn dự án được đầu tư theo hình thức BOT; hầu hết các dự án BOT áp dụng hình thức chỉ định nhà đầu tư và chỉ định nhà thầu thi công mà không thực hiện đấu thầu; chưa có cơ chế kiểm tra, kiểm soát quá trình thu phí để xác định lưu lượng phương tiện giao thông thực tế qua trạm thu phí; khoảng cách một số trạm thu phí không đảm bảo quy định tối thiểu 70km.

Như vậy có thể thấy với sự vào cuộc quyết liệt và có trách nhiệm của KTNN, nhiều bất cập trong triển khai dự án đầu tư theo hình thức BOT về giao thông tiếp tục được làm rõ, góp phần chấn chỉnh hoạt động thu hút đầu tư giao thông, bảo vệ quyền lợi chính đáng của người dân.

Ngọc Linh