

Thẩm định, phê duyệt tổng mức đầu tư, dự toán xây dựng BOT còn sai sót

08:46 04/06/2018

Đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã huy động được 70 dự án đầu tư theo hình thức BOT. Hầu hết các dự án đều áp dụng hình thức chỉ định thầu Nhà đầu tư làm hạn chế tính cạnh tranh.

Bộ Giao thông vận tải đã huy động được 70 dự án đầu tư theo hình thức BOT với tổng mức đầu tư khoảng 209.347 tỷ đồng, trong đó lĩnh vực đường bộ 68 dự án với tổng mức đầu tư 207.987 tỷ đồng, lĩnh vực đường thủy nội địa 01 dự án với tổng mức đầu tư 1.303 tỷ đồng, lĩnh vực đào tạo 01 dự án với tổng mức đầu tư 57 tỷ đồng.

Đã hoàn thành đưa vào vận hành khai thác 58 dự án với tổng mức đầu tư là 166.154 tỷ đồng. Các dự án cơ bản đảm bảo chất lượng, khai thác an toàn; doanh thu tài chính cơ bản phù hợp với số liệu tính toán trong phương án tài chính của hợp đồng dự án. Đang triển khai đầu tư 12 dự án với tổng mức đầu tư là 43.193 tỷ đồng.

Các dự án sau khi đưa vào khai thác đã phát huy hiệu quả, giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông, giảm chi phí vận tải, tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Tuy nhiên, các dự án còn nhiều tồn tại, bất cập tập trung vào một số vấn đề sau:

Việc nâng cấp, cải tạo công trình hiện hữu là lĩnh vực được Chính phủ khuyến khích đầu tư tại Nghị định số 108/2009/NĐ-CP, phù hợp với quy định pháp luật, giải quyết được khó khăn về nguồn vốn ngân sách nhà nước. Tuy nhiên, việc đầu tư các dự án này hạn chế sự lựa chọn của người sử dụng;

Việc kiểm soát chi phí đầu tư chưa chặt chẽ, còn tồn tại, sai sót trong quá trình thẩm định, phê duyệt tổng mức đầu tư, dự toán xây dựng công trình;

Hầu hết các dự án đều áp dụng hình thức chỉ định thầu Nhà đầu tư. Mặc dù quy định của pháp luật cho phép và việc chỉ định thầu cơ bản tuân thủ đúng quy định pháp luật, tuy nhiên việc chỉ định thầu đã hạn chế tính cạnh tranh. Việc

công bố danh mục kêu gọi đầu tư, đăng thông tin kết quả lựa chọn Nhà đầu tư chưa chặt chẽ... dẫn đến trong dư luận nghi ngờ về tính minh bạch;

Chưa có giải pháp quản lý hiệu quả về doanh thu thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ dẫn đến dư luận còn nghi ngờ về tính minh bạch trong việc quản lý doanh thu;

Chính sách phí (nay là giá dịch vụ sử dụng đường bộ) còn bất cập, còn có nhiều cách hiểu khác nhau: Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 quy định khoảng cách giữa các trạm trên cùng tuyến đường có thể < 70 km nếu được Bộ Tài chính, địa phương thống nhất nhưng dư luận cho rằng khoảng cách < 70 km là vi phạm pháp luật; giá dịch vụ sử dụng đường bộ chưa đảm bảo công bằng cho các phương tiện khu vực xung quanh trạm và một số phương tiện sử dụng các tuyến đường ngang đi qua trạm, sử dụng quãng đường ngắn; một số trạm trước đây thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ hoàn vốn ngân sách nhà nước được tận dụng lại để chuyển sang thu hoàn vốn cho các dự án BOT, vị trí nằm ngoài phạm vi dự án gây bức xúc cho người sử dụng...;

Công tác tuyên truyền chưa tốt, chưa nhận được đồng thuận và có cách hiểu khác nhau trong xã hội đối với các công trình giao thông đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT.

Hoan Nguyễn