TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

XHH đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức BOT: Thực trạng và giải pháp

15:32 27/09/2017

Trong những năm gần đây, nhiều công trình trọng điểm quốc gia, nhiều tuyến đường cao tốc được đầu tư theo hình thức BOT - đã tạo ra sự phát triển nhanh chóng về kết cấu hạ tầng giao thông, thúc đẩy phát triển kinh tế, tăng năng lực cạnh tranh quốc gia.

Điều đó khẳng định chủ trương đúng đắn của Đảng và Nhà nước về xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, ngoài kết quả đạt được, đầu tư BOT ngành giao thông vận tải vẫn bộc lộ những vấn đề cần phải tiếp tục hoàn thiện hơn về khung pháp lý và tổ chức thực hiện để đạt được hiệu quả cao nhất.

Một chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước

Phát triển kết cấu hạ tầng luôn giữ vai trò quan trọng và có tác động tích cực đến phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh. Vì vậy, ngay từ khi bắt đầu công cuộc đổi mới nền kinh tế, Đảng ta đã xác định “giao thông vận tải là khâu quan trọng nhất của kết cấu hạ tầng” và “giao thông vận tải phải đi trước một bước để đáp ứng yêu cầu phát triển của nền kinh tế quốc dân”.

Sau hơn 30 năm đổi mới, kết cấu hạ tầng giao thông nước ta vẫn còn yếu kém, đang là một trong những điểm nghẽn của quá trình phát triển. Các nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI, XII của Đảng đều xác định một trong những nhiệm vụ trọng tâm phát triển đất nước là: “Xây dựng đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, nhất là hệ thống giao thông đồng bộ”.

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020 cũng xác định “Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn” là một trong 3 đột phá chiến lược.



Ảnh minh họa

Trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, Việt Nam đã phải đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức, nhất là thiếu nguồn vốn để đầu tư. Việc trở thành quốc gia có thu nhập trung bình dẫn đến nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) ngày càng giảm; nợ công tăng cao, ngân sách nhà nước hạn hẹp.

Trong bối cảnh đó, việc huy động nguồn lực xã hội là một chủ trương đúng đắn để xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, bảo đảm mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội, giảm áp lực cho ngân sách nhà nước, tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế và bảo đảm quốc phòng - an ninh.

Tại Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Hội nghị lần thứ 4 - Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về "Xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020" đã khẳng định: "Huy động mạnh mẽ mọi nguồn lực của xã hội, bảo đảm lợi ích hợp lý để thu hút các nhà đầu tư, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài vào phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội".

Bên cạnh đó, đưa ra giải pháp: "Thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, bảo đảm lợi ích thoả đáng của nhà đầu tư. Mở rộng hình thức Nhà nước và nhân dân cùng làm. Sửa đổi, bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí,

lệ phí, nhượng quyền... để tăng tính thương mại của dự án và sự đóng góp của người sử dụng. Hoàn thiện cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư theo các hình thức PPP, BT, BOT...".

Nghị quyết số 05-NQ/TW ngày 01/11/2016 của Hội nghị lần thứ 4 - Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XII một lần nữa khẳng định: "Đẩy mạnh thực hiện các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công - tư, bảo đảm tính công khai, minh bạch; có cơ chế giám sát, quản lý và sử dụng hiệu quả vốn đầu tư đối với từng dự án".

Những kết quả đạt được

Theo đó, đã huy động được một nguồn lực lớn cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, giai đoạn 2011-2015, tổng nguồn vốn huy động được cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông là 444.040 tỷ đồng,trong đóhuy động nguồn vốn tư nhân là 186.660 tỷ đồng và thu hút, ký kết vốn ODA đạt 6,24 tỷ USD; tổng số vốn được giải ngân đạt khoảng 379.213 tỷ đồng, trong đó giải ngân vốn tư nhân 121.833 tỷ đồng (chiếm 32,13%) và giải ngân vốn nhà nước 257.380 tỷ đồng (chiếm 67,87%).

Việc xã hội hóa đầu tư các dự án giao thông theo hình thức hợp đồng BOT trong thời gian qua, đã đem lại nhiều kết quả đáng ghi nhận; tạo ra diện mạo mới về hệ thống giao thông Việt Nam, năng lực và chất lượng của hạ tầng giao thông Việt Nam đã được cải thiện đáng kể.

Theo Báo cáo của Diễn đàn Kinh tế thế giới (WEF): Tính khả dụng của cơ sở hạ tầng giao thông Việt Nam đứng thứ 74, tăng 11 bậc so với năm 2012 (đứng ở vị trí 90) và tăng 24 bậc so với năm 2010 (đứng vị trí thứ 103). Nhiều công trình được đưa vào khai thác đã phát huy hiệu quả đầu tư, tiết kiệm thời gian, chi phí đi lại, tạo điều kiện kết nối liên vùng, phát triển kinh tế cho các khu vực dự án đi qua, hạn chế ô nhiễm môi trường, giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông và trực tiếp làm tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Trong bối cảnh nguồn lực ngân sách nhà nước hạn chế và nguồn vốn ODA ngày càng thu hẹp thì việc huy động thông qua hình thức hợp đồng BOT là hướng đi đúng đắn để phát triển giao thông nói riêng, phát triển kinh tế nói chung, góp phần giảm bớt gánh nặng của ngân sách nhà nước trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng đồng bộ cho nền kinh tế...

Thông qua đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, nhiều doanh nghiệp, kể cả doanh nghiệp nhà nước có cơ hội tham gia thực hiện các dự án lớn, tiêu thụ một lượng lớn nguyên, nhiên vật liệu sản xuất trong nước, tạo ra hàng vạn việc làm

cho người lao động.

Bên cạnh đó, hàng trăm ngàn tỷ đồng vốn tín dụng ngân hàng đã được đưa vào nền kinh tế và chính những doanh nghiệp tham gia đầu tư và thi công công trình có điều kiện trưởng thành, nâng cao năng lực cạnh tranh, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao trong điều kiện hội nhập quốc tế.

Đối với người dân tham gia giao thông, được hưởng dịch vụ, hàng hóa công cộng tốt hơn, đầy đủ hơn với mọt mức chi phí hợp lý, rút ngắn thời gian đi lại, giảm chi phí nhiên liệu, khấu hao phương tiện và bảo đảm an toàn giao thông.

Đặc biệt, chủ trương xây dựng cầu thay phà qua sông theo hình thức hợp đồng BOT ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long đã mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội cao, bảo đảm nhu cầu đi lại an toàn trong mọi điều kiện thời tiết và nhận được sự ủng hộ từ người dân, doanh nghiệp và chính quyền địa phương.

Từ kết quả và kinh nghiệm triển khai các dự án giao thông BOT thời gian qua, đã khẳng định hướng đi đúng đắn của mô hình đầu tư theo hình thức hợp tác công - tư, cần tiếp tục được phát triển và mở rộng sang các lĩnh vực kinh tế khác. Đó cũng là cơ sở để Nhà nước hoàn thiện chính sách pháp luật, nâng cao hiệu quả và thu hút ngày càng nhiều nhà đầu tư tham gia, nhất là nhà đầu tư nước ngoài.

Những tồn tại, hạn chế

Mặc dù đạt được những kết quả tích cực, việc huy động vốn đầu tư xã hội hóa theo hình thức BOT trong thời gian qua còn có một số bất cập, hạn chế. Kết cấu hạ tầng giao thông nước ta vẫn chưa đồng bộ, còn nhiều điểm nghẽn, nút thắt chưa được giải quyết.

Các dự án BOT tập trung chủ yếu vào lĩnh vực đường bộ nên chưa tác động tích cực đến việc tái cơ cấu thị phần vận tải. Tính hiệu quả trong đầu tư và khai thác các công trình còn thấp, kết nối giữa các phương tiện vận tải còn kém; chi phí đầu tư và sử dụng hạ tầng còn cao dẫn đến chi phí logistics còn chiếm trên 20% GDP cả nước.

Việc kêu gọi nhà đầu tư, đặc biệt là nhà đầu tư nước ngoài, gặp nhiều khó khăn do các dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT thường yêu câu vốn đầu tư lớn, thời gian hoàn vốn kéo dài, rủi ro cao, trong khi tỷ suất lợi nhuận chưa thực sự hấp dẫn so với các ngành kinh doanh khác như bất động sản, dịch vụ.

Về bản chất, hợp đồng BOT là hợp đồng kinh doanh thông thường, được ký kết giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư, tuy nhiên trong quá trình

thỏa thuận và thực hiện hợp đồng, giữa các bên thường hướng đến việc hạn chế các rủi ro của phía Nhà nước, của ngân hàng, của người dân, mà ít quan tâm đến những rủi ro của các nhà đầu tư, đặc biệt là trong bối cảnh cơ chế, chính sách của Việt Nam về BOT chưa hoàn thiện.

Hầu hết các dự án giao thông đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT thời gian vừa qua đều được chỉ định thầu (47 dự án Thủ tướng Chính phủ cho phép chỉ định thầu, 1 dự án đấu thầu, 1 dự án đấu thầu sau đó chuyển sang hình thức chỉ định, 21 dự án đấu thầu, chỉ có 1 nhà đầu tư đăng ký) nên tính cạnh tranh chưa cao. Phần lớn các nhà đầu tư chủ yếu là nhà thầu xây lắp chuyển sang nên còn thiếu kinh nghiệm, năng lực chưa cao và chỉ quan tâm đến giai đoạn đầu tư xây dựng nhằm giải quyết việc làm mà chưa quan tâm đúng mức đến các khâu quản lý, vận hành và khai thác sau đầu tư.

Một số dự án, chất lượng còn chưa đáp ứng được yêu cầu. Công tác quyết toán còn nhiều khó khăn và kéo dài; nhiều dự án đã hoàn thành nhưng chưa hoàn thiện công tác quyết toán làm cơ sở xác định thời gian hoàn vốn và xác định lịch trả nợ gốc vay ngân hàng.

Nguồn vốn đầu tư các dự án BOT xây dựng công trình giao thông thời gian qua, chủ yếu là vốn vay của ngân hàng thương mại trong nước, chưa huy động được của nhà đầu tư nước ngoài. Điều này gây rủi ro cho ngân hàng do việc dùng vốn huy động ngắn hạn để cho vay dài hạn; tài sản bảo đảm cho các dự án BOT chủ yếu từ vốn vay nên rất khó định giá, tiềm ẩn rủi ro mất thanh khoản, nợ xấu cao nếu lưu lượng xe, doanh thu không đạt như dự kiến.

Việc thay đổi chính sách của Nhà nước (giảm phí, giá dịch vụ) đã ảnh hưởng trực tiếp đến nguồn thu nợ tín dụng của các tổ chức tín dụng, tiềm ẩn rủi ro phải cơ cấu lại thời hạn trả nợ, chuyển nhóm nợ khi nguồn thu nợ thấp hơn so với phương án tài chính khi phê duyệt dự án.

Công tác thu phí (giá) sử dụng dịch vụ còn có những bất cập, như: Trạm thu phí đặt ngoài phạm vi dự án, việc cho phép nhà đầu tư thu phí cả tuyến đường ngoài BOT chạy song song với tuyến đường được đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT để bảo đảm phương án tài chính của dự án; khoảng cách giữa các trạm thu phí dưới 70 km...

Một số dự án thực hiện theo tinh thần Nghị định 108/2009/NĐ-CP khuyến khích cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đối với các công trình hiện hữu thực hiện trên tuyến đường độc đạo làm cho người dân không có quyền lựa chọn nên không còn phù hợp với tinh thần của Hiến pháp năm 2013 về quyền tự do đi lại của người dân.

Việc triển khai ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ, kiểm soát việc thu phí, hình thức thu phí không dừng còn chậm, khiến cho người dân còn nghi ngờ về tính minh bạch của việc thu phí (giá) sử dụng dịch vụ của các dự án BOT.

Công tác tuyên truyền về đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT còn phân tán và thiếu sự thống nhất dẫn đến những hiểu lầm trong việc khai thác, vận hành các công trình giao thông đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, cũng như chưa tạo được sự đồng thuận, gây bức xúc trong dư luận xã hội đối với một số dự án.

Nhiều thông tin về dự án đã được công khai rộng rãi trên các phương tiện thông tin đại chúng, tuy nhiên cách thức công khai, lấy ý kiến chưa thuận tiện để người dân và các tổ chức xã hội tham gia, đóng góp ý kiến trong quá trình triển khai dự án...

Những tồn tại, hạn chế nêu trên, có cả nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh hình thức đầu tư này chưa hoàn thiện, còn thiếu đồng bộ, chưa phù hợp thực tế và thông lệ quốc tế. Văn bản quy phạm pháp luật quy định về đầu tư theo hình thức đối tác công – tư (PPP) mới ở mức nghị định của Chính phủ...

Do đó, hành lang pháp lý về PPP vẫn còn phụ thuộc vào nhiều luật chuyên ngành, trong khi những văn bản này chủ yếu được xây dựng để điều chỉnh hoạt động đầu tư dự án công. Do vậy, mặc dù Nghị định PPP ra đời nhưng vẫn còn nhiều khó khăn về quy trình, thủ tục và nội dung cần thiết để thực hiện quyết định đầu tư dự án BOT.

Công tác giám sát, nghiệm thu và thanh toán công trình đặc biệt quản lý phần vốn góp của Nhà nước, công tác giám sát và quản lý chất lượng trong quá trình đầu tư, vận hành, các cơ chế ưu đãi, bảo đảm đầu tư... cũng mới dừng lại mức nghị định. Vì thế, tính ổn định của chính sách không cao, gây quan ngại lớn cho các nhà đầu tư nước ngoài...

Một số kiến nghị

Nhu cầu vốn đầu tư của ngành GTVT trong giai đoạn 2016 - 2020, cần khoảng 1 triệu tỷ đồng, trong khi ngân sách nhà nước dự kiến chỉ cân đối được khoảng 11%. Từ đó, việc đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông là xu hướng tất yếu và là chủ trương lớn của Đảng và Chính phủ - cần được tiếp tục thực hiện.

Thực tiễn cho thấy, để triển khai thành công các dự án PPP, không thể quyết định bởi phía cơ quan nhà nước, mà phụ thuộc rất nhiều vào thị trường (mức độ rủi ro, tính hấp dẫn của dự án, lợi nhuận các lĩnh vực khác, khả năng cung ứng

nguồn tín dụng dài hạn, mức độ ổn định chính sách của quốc gia...).

Trong thời gian tới, để chủ trương đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông phát huy hiệu quả, cần thực hiện các giải pháp sau.

Một là, cần sớm sơ kết việc thực hiện Nghị quyết 13-NQ/TW và Nghị quyết 16-NQ/CP để đánh giá tình hình huy động, sử dụng vốn và hiệu quả đầu tư kết cấu hạ tầng (theo các nguồn vốn) sau 6 năm triển khai thực hiện và dự kiến khả năng huy động vốn cho giai đoạn tiếp theo.

Đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết Trung ương 4 và Nghị quyết Trung ương 5 - khóa XII. Trong đó, tập trung vào các cơ chế, chính sách thu hút nguồn vốn từ xã hội theo hình thức PPP, nhất là tiêu chí lựa chọn dự án, chính sách về giá sử dụng kết cấu hạ tầng, bảo đảm công khai, minh bạch, có cơ chế giám sát, quản lý và sử dụng hiệu quả vốn đầu tư đối với từng dự án... phù hợp với Nghị quyết số 05-NQ/TW ngày 1/11/2016 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng.

Hai là, tổ chức tuyên truyền, quán triệt thực hiện Nghị quyết 11-NQ/TW ngày 3/6/2017 của Hội nghị Trung ương 5 - khóa XII về tiếp tục hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Trong đó, tập trung hoàn chỉnh các thể chế, chính sách về đầu tư và kinh doanh kết cấu hạ tầng (cả đầu tư công và đầu tư theo các hình thức xã hội hóa); bảo đảm các nguyên tắc cung cấp hàng hoá và dịch vụ công và bảo đảm quyền của nhân dân trong tiếp cận và sử dụng hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông theo quy định của Hiến pháp; bảo đảm lợi ích hài hòa cho nhà đầu tư, không phân biệt thành phần kinh tế.

Thực hiện cải cách và đơn giản hóa thủ tục hành chính; nghiên cứu quy định mức vốn chủ sở hữu phù hợp với tính chất, đặc điểm của từng nhóm dự án.

Nghiên cứu ban hành luật đối tác công tư để tạo cơ sở pháp lý cao nhất, thống nhất, đồng bộ cho hoạt động xã hội hóa nói chung và đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng; tạo hành lang pháp lý để bảo đảm hai bên nhà nước và tư nhân thực hiện đúng nghĩa vụ hợp đồng, từ đó thu hút được nhà đầu tư nước ngoài yên tâm đầu tư ở Việt Nam.

Đẩy mạnh công tác xúc tiến đầu tư cho các dự án kết cấu hạ tầng đối với các nhà đầu tư tiềm năng... Xây dựng cơ chế, chính sách phù hợp, ưu đãi hợp lý để huy động tối đa mọi nguồn lực, tạo điều kiện thu hút mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng dưới nhiều hình thức khác nhau; tạo nguồn tín dụng dài hạn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông; mở rộng kênh huy động vốn nước ngoài cho các dự án có quy mô lớn, dự án chậm tiến độ, khó có khả năng

tiếp tục đầu tư.

Ba là, thực hiện thí điểm một số cơ chế, chính sách theo hướng phù hợp với thông lệ quốc tế tại một số dự án để thu hút nhà đầu tư nước ngoài (ví dụ bảo lãnh doanh thu, bảo hiểm trách nhiệm của Chính phủ), trên cơ sở đó đánh giá, hoàn thiện cơ chế chính sách để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài và các tổ chức tín dụng nước ngoài đầu tư vào Việt Nam.

Tăng cường công tác dự báo khoa học chính xác giữa cung và cầu về kết cấu hạ tầng giao thông, giữa đầu tư - thu phí - trả nợ phù hợp với tình hình kinh tế - xã hội trong nước trong những năm tới. Nghiên cứu ban hành một số cơ chế hỗ trợ nguồn vốn cho đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, thông qua các chính sách.

Rà soát, quản lý nợ đối với các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và thực hiện các biện pháp nhằm giải phóng nguồn lực của nền kinh tế thông qua xử lý nợ. Nghiên cứu việc sử dụng ODA làm "vốn mồi" kích thích đầu tư tư nhân vào lĩnh vực xây dựng, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông.

Bốn là, hoàn thiện môi trường pháp lý và cơ chế, chính sách liên quan đến thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng; cho phép doanh nghiệp tư nhân được vay lại vốn ODA và vay vốn ưu đãi như nguồn bổ trợ để khuyến khích đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Nghiên cứu, mở rộng áp dụng hình thức cho vay lại nguồn vốn ODA theo mô hình cho các tổ chức tín dụng vay lại và chịu rủi ro tín dụng, để giảm áp lực về vốn đối ứng trong nước và áp lực về nợ công của Chính phủ, song vẫn đáp ứng được nhu cầu về vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Năm là, nghiên cứu và tổ chức thực hiện việc cho thuê dài hạn hoặc chuyển nhượng quyền khai thác các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đã hoàn thành nhằm huy động nguồn lực để đầu tư các dự án mới, trên cơ sở tôn trọng các nguyên tắc thị trường, đảm bảo cạnh tranh lành mạnh, chống độc quyền, công khai, minh bạch, xử lý tốt mối quan hệ giữa nhà nước với thị trường.

Trước khi tiến hành cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác, cần ban hành đầy đủ các điều kiện đi kèm, kể cả điều kiện xử phạt, thu hồi một phần hay toàn bộ quyền khai thác khi xảy ra vi phạm các điều kiện trong hợp đồng chuyển nhượng; hoàn thiện quy trình và phương pháp định giá chuyển nhượng quyền khai thác để có công cụ kịp thời phục vụ cho việc bán quyền khai thác.

Đối với một số dự án quan trọng, cấp bách, có thể nghiên cứu hình thức giao cho các tổng công ty nhà nước đầu tư hạ tầng (Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam, CIPM) huy động nguồn lực để đầu tư thông qua việc phát hành trái phiếu doanh nghiệp hoặc trái phiếu dự án, cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp dự án... để huy động vốn; sau khi hoàn thành tiến hành đấu thầu nhượng quyền vận hành khai thác để thu hồi vốn, nguồn vốn thu được sẽ tiếp tục đầu tư các dự án tiếp theo.

Sáu là nâng cao năng lực của các cơ quan, đơn vị trong thực hiện chức năng chủ đầu tư, chủ sở hữu nhà nước đối với các dự án kết cấu hạ tầng giao thông; ứng dụng công nghệ thông tin và phương pháp quản lý hiện đại nhằm nâng cao năng suất, hiệu quả trong tổ chức xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông.

Tăng cường hợp tác trong và ngoài nước về phát triển nguồn nhân lực, đẩy mạnh việc thuê các tổ chức tư vấn quốc tế có năng lực, kinh nghiệm xây dựng các phương án thí điểm nhượng quyền khai thác kết cấu hạ tầng giao thông. Rà soát các định mức kinh tế kỹ thuật, giảm suất đầu tư và tổng mức đầu tư của dự án, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của Quốc hội, của người dân, thông qua Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt nam, các tổ chức xã hội nghề nghiệp đối với việc triển khai thực hiện các dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, bảo đảm đúng trách nhiệm của từng bên, tạo sự công khai, minh bạch trong thực thi các chính sách.

Xây dựng cơ chế tạo điều kiện cho người sử dụng dịch vụ phản hồi việc cung cấp dịch vụ của nhà đầu tư đến các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền. Chú trọng cả việc giám sát, đánh giá việc khai thác, sử dụng hiệu quả công trình sau đầu tư. Ban hành chính sách cho phép người dân được quyền giám sát đối với các công trình kết cấu hạ tầng (ngoại trừ các công trình phục vụ quốc phòng, an ninh) cả trong giai đoạn thực hiện đầu tư và khai thác sử dụng.

Cuối cùng, cần đẩy mạnh công tác thông tin, tuyên truyền về sự cần thiết và hiệu quả của việc thực hiện xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức BOT. Giải thích và làm rõ mối quan hệ lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân đối với các dự án để tạo sự đồng thuận, ủng hộ rộng rãi của dư luận xã hội và sự hỗ trợ kiểm tra, giám sát của cả hệ thống chính trị vào quá trình triển khai thực hiện dự án.

Có như vậy, một chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước về xã hội hóa đầu tư hạ tầng giao thông mới tiếp tục phát huy hiệu quả, góp phần quan trọng tạo nền tảng cho sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước.

Nguyễn Văn Bình

Phó vụ trưởng Vụ Công nghiệp, Ban Kinh tế Trung ương