

THÔNG BÁO

**Kết luận của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng
tại Hội nghị đánh giá công tác đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông
theo hình thức hợp đồng BOT và BT giai đoạn 2011 - 2015
do Bộ Giao thông vận tải quản lý**

Ngày 07 tháng 6 năm 2016, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng dự Hội nghị đánh giá công tác đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức hợp đồng BOT và BT giai đoạn 2011 - 2015 do Bộ Giao thông vận tải quản lý. Tham dự Hội nghị có đại diện lãnh đạo Ban Kinh tế Trung ương, lãnh đạo các Bộ: Giao thông vận tải, Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính; Văn phòng Chính phủ; đại diện Hiệp hội Vận tải Ô tô Việt Nam; một số Sở Giao thông vận tải, nhà đầu tư, chuyên gia và nhà khoa học.

Sau khi nghe báo cáo của Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải và các ý kiến tham luận tại Hội nghị, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng đã kết luận như sau:

I. ĐÁNH GIÁ CHUNG

Kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội là nền tảng của mỗi quốc gia; trong đó, kết cấu hạ tầng giao thông và hạ tầng đô thị có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, có ý nghĩa nền tảng để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Trong giai đoạn 2011 - 2015, mặc dù gặp nhiều khó khăn nhưng Chính phủ và các Bộ, ngành đã tập trung nguồn vốn ngân sách, vốn ODA... cho đầu tư phát triển hạ tầng giao thông; tạo lập nhiều cơ chế, chính sách để huy động các nguồn lực từ xã hội; cơ chế, chính sách pháp luật về đầu tư xây dựng dần được hoàn thiện; nhờ đó bộ mặt giao thông vận tải đã có nhiều thay đổi, chất lượng công trình ngày càng được nâng cao, góp phần tạo môi trường thuận lợi cho đầu tư phát triển, hội nhập kinh tế trong khu vực và thế giới. Công tác quản lý nhà nước về giao thông, vận tải có bước tiến bộ; chất lượng thiết kế, thi công xây dựng được quan tâm; năng lực các chủ thể tham gia đầu tư xây dựng các công trình giao thông được nâng lên. Những kết quả này thể hiện sự cố gắng của Bộ Giao thông vận tải và các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường... và các địa phương, đặc biệt là sự tham gia tích cực của các ngân hàng thương mại và các nhà đầu tư.

Bên cạnh những kết quả đã đạt được, Bộ Giao thông vận tải và các chủ thể tham gia cần nghiêm khắc, nhận diện những hạn chế, yếu kém, thậm chí là một số sai phạm đã được thanh tra, kiểm toán kết luận, đề từ đó đề ra giải pháp để thực hiện tốt hơn nhiệm vụ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng nói riêng và hạ tầng kinh tế - xã hội nói chung trong thời gian tới.

Một số tồn tại trong việc thực hiện công tác đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức BOT, BT... trong thời gian qua cần được nghiên cứu để khắc phục:

- Thiếu quy hoạch tổng thể phân bổ nguồn lực cho đầu tư công trình hạ tầng giao thông;

- Vốn Nhà nước chưa được bố trí hợp lý để tham gia thực hiện các dự án đối tác công tư (PPP), chủ yếu thực hiện bằng vốn của nhà đầu tư và vốn huy động từ các ngân hàng thương mại, từ đó chưa khuyến khích được sự tham gia tích cực hơn của các nhà đầu tư và các tổ chức tín dụng vào đầu tư xây dựng công trình;

- Do thiếu tổ chức lập quy hoạch các trạm thu phí, cũng như sự phối hợp của các nhà đầu tư chưa tốt, dẫn đến việc đề xuất, phê duyệt các dự án có quy mô không hợp lý, phát sinh nhiều trạm thu phí, một số trạm thu phí có vị trí chưa phù hợp đã gây bức xúc trong xã hội;

- Công tác quản lý nhà nước về đầu tư xây dựng còn hạn chế trong việc kiểm soát khối lượng, chất lượng xây dựng, chi phí đầu tư, lựa chọn nhà đầu tư, dẫn đến xác định tổng mức đầu tư ở một số công trình quá cao, làm tăng giá phí và kéo dài thời gian thu phí, gây áp lực lên giá thành sản phẩm và sự chịu đựng của người dân;

- Hình thức đầu tư BOT, BT phức tạp hơn so với hình thức đầu tư truyền thống, trong khi năng lực của các chủ thể tham gia còn nhiều hạn chế, đặc biệt là năng lực của các chủ đầu tư;

- Sự phối hợp của các Bộ, ngành và địa phương trong quản lý đầu tư xây dựng, đền bù giải phóng mặt bằng chưa thực sự hiệu quả.

II. CÁC GIẢI PHÁP CẦN THỰC HIỆN TRONG THỜI GIAN TỚI

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII của Đảng đã chỉ ra các nhiệm vụ trọng tâm, trong đó tiếp tục thực hiện có hiệu quả ba đột phá chiến lược: hoàn thiện thể chế; phát triển nguồn nhân lực và xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ. Vì vậy, trong thời gian tới phải đẩy mạnh huy động mọi nguồn lực cho đầu tư hạ tầng giao thông, khắc phục những bất hợp lý trong cơ cấu các loại hình đường giao thông; kết nối hài hòa giữa các vùng, miền, khu vực và quốc tế.

Để đạt được các mục tiêu nêu trên, yêu cầu các cơ quan liên quan thực hiện một số giải pháp sau đây:

1. Bộ Giao thông vận tải tiếp tục rà soát chiến lược, quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông, gắn với đề án tái cấu trúc Ngành, hướng tới phát triển hài hòa các phương thức vận tải; chủ trì xây dựng, đề xuất các dự án ưu tiên đầu tư theo hình thức PPP trong tất cả các lĩnh vực (đường bộ, đường sắt, cảng biển, hàng không, đường thủy nội địa); định hướng lập các trạm thu phí, khắc phục các hạn chế như thời gian vừa qua.

2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng và Ngân hàng Nhà nước Việt Nam đề xuất cơ chế, chính sách huy động nguồn lực phát triển hạ tầng giao thông theo hình thức PPP, trong đó đẩy mạnh thu hút vốn của nhà đầu tư nước ngoài.

3. Tăng cường kiểm soát nhà nước về đầu tư xây dựng. Các dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT cần được kiểm soát chặt chẽ trong tất cả các giai đoạn: chuẩn bị đầu tư, khảo sát thiết kế, lập và phê duyệt dự án, tổ chức thi công, nghiệm thu... theo đúng quy định pháp luật về đầu tư xây dựng, trên nguyên tắc đảm bảo lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư và người sử dụng; xác định đúng tổng mức đầu tư và minh bạch trong lựa chọn nhà đầu tư, nhà thầu. Bộ Giao thông vận tải tiếp tục rà soát các dự án BOT đã và đang thực hiện để có điều chỉnh kịp thời; công khai thông tin dự án để các cơ quan quản lý nhà nước và nhân dân giám sát.

Thanh tra Chính phủ thực hiện thanh tra theo quy định về thủ tục đầu tư, khối lượng, chất lượng xây dựng, thực hiện thu phí..., kiến nghị xử lý khắc phục nếu có sai phạm.

4. Bộ Tài chính rà soát, điều chỉnh mức phí đường bộ, phí BOT theo Nghị quyết số 35/NQ-CP ngày 16 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ về hỗ trợ và phát triển doanh nghiệp đến năm 2020; kịp thời ban hành các thông tư hướng dẫn quản lý về giá phí sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đầu tư theo hình thức PPP khi Luật Giá có hiệu lực; hướng dẫn về quyết toán các hợp đồng BOT, quản lý doanh thu bảo đảm chặt chẽ, tránh thất thu thuế; hướng dẫn việc giải ngân phần vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp dự án tham gia đầu tư vào dự án, bảo đảm quản lý chặt chẽ việc góp vốn theo đúng quy định.

5. Ngân hàng Nhà nước Việt Nam tiếp tục phối hợp với các Bộ, nghiên cứu giải pháp để huy động và quản lý chặt chẽ nguồn vốn tín dụng đầu tư hạ tầng; chỉ đạo các ngân hàng thương mại thẩm định chặt chẽ các dự án BOT trước khi cho vay và có giải pháp quản lý hiệu quả nguồn vốn cho vay.

6. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố nghiên cứu kỹ tác động của các dự án BOT đến phát triển kinh tế, xã hội của địa phương trước khi thống nhất chủ trương đầu tư và lập trạm thu phí; phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải và các nhà đầu tư trong thực hiện giải phóng mặt bằng, bảo đảm tiến độ triển khai các dự án.

7. Các nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án thực hiện nghiêm quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng; sớm thực hiện thu phí tự động không dừng, bảo đảm minh bạch số liệu thu phí, giảm ùn tắc giao thông.

Văn phòng Chính phủ thông báo để Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan biết, thực hiện./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng CP;
- Các Bộ: GTVT, KH&ĐT, TC, XD, TN&MT;
- Ngân hàng Nhà nước VN;
- Thanh tra Chính phủ;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTG, TGĐ Công TI&ĐT, các Vụ: KTTH, V.III, ĐMDN, TH;
- Lưu: VT, KTN (3). **Ha 94**

**KT. BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM
PHÓ CHỦ NHIỆM**



Nguyễn Cao Lục