

THÔNG BÁO

Kết luận thanh tra việc chấp hành quy định của pháp luật trong việc thực hiện một số dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng xây dựng – chuyển giao (BT), hợp đồng xây dựng - kinh doanh – chuyển giao (BOT) trong lĩnh vực giao thông, môi trường tại Bộ Giao thông Vận tải

Ngày 07/6/2017, Tổng Thanh tra Chính phủ ban hành Kết luận thanh tra số 1428/KL-TTCTP về thanh tra việc chấp hành quy định của pháp luật trong việc thực hiện một số dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng xây dựng – chuyển giao (BT), hợp đồng xây dựng – kinh doanh – chuyển giao (BOT) trong lĩnh vực giao thông, môi trường tại Bộ Giao thông Vận tải; ngày 23/8/2017, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 8978/VPCP-V.I thông báo ý kiến của Phó Thủ tướng Thường trực Trương Hòa Bình về Kết luận thanh tra.

Căn cứ Điều 39 Luật thanh tra số 56/2010/QH12 ngày 01/07/2010 quy định về công khai Kết luận thanh tra, Thanh tra Chính phủ thông báo công khai Kết luận thanh tra như sau:

I. NỘI DUNG THANH TRA

Thanh tra việc chấp hành quy định của pháp luật trong thực hiện một số dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng xây dựng - chuyển giao, hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao thuộc lĩnh vực giao thông, môi trường tại Bộ Giao thông vận tải. Thanh tra Chính phủ tập trung thanh tra một số nội dung về: xây dựng và công bố danh mục dự án đầu tư; phê duyệt dự án, Tổng mức đầu tư; lựa chọn nhà đầu tư, ký kết hợp đồng và việc thực hiện hợp đồng dự án.

II. ƯU ĐIỂM, KHUYẾT ĐIỂM, VI PHẠM PHÁT HIỆN QUA THANH TRA

1. Ưu điểm

Trước thực trạng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia còn nhiều hạn chế, đòi hỏi phải được đầu tư lớn để nâng cao năng lực đáp ứng nhu cầu giao thông và phát triển kinh tế xã hội; trong điều kiện nguồn lực Nhà nước còn hạn hẹp, Bộ GTVT đã kịp thời triển khai thực hiện chủ trương của Đảng, Nhà nước về thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, mở rộng hình thức Nhà nước và nhân dân cùng làm, thu hút đầu tư vào các lĩnh vực kết cấu hạ tầng. Với nhiều nỗ lực, tích cực, trong thời gian chưa dài, Bộ GTVT đã triển khai thực hiện được nhiều dự án đầu tư trong lĩnh vực giao thông theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT), hợp đồng

xây dựng - chuyển giao (BT) với quy mô lớn, chiếm tỷ trọng cao trong cơ cấu đầu tư chung của các ngành, địa phương đã thực hiện; góp phần tháo gỡ khó khăn về nguồn vốn Nhà nước hạn hẹp, giảm bớt áp lực nợ công, cải thiện đáng kể năng lực phục vụ của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia.

Các dự án đi vào hoạt động cũng đã góp phần mở rộng phương thức quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông mới, hiệu quả, phù hợp xu thế phát triển; người tham gia giao thông có thêm lựa chọn điều kiện giao thông thông thoáng an toàn hơn.

2. Khuyết điểm, vi phạm

Thứ nhất, chưa thực hiện đúng quy định về việc xây dựng và công bố danh mục dự án kêu gọi đầu tư theo hình thức đối tác công tư; việc công bố sau khi phê duyệt danh mục dự án, không đúng thời điểm tháng một hàng năm là thiếu chặt chẽ và ảnh hưởng không tốt đến kết quả lựa chọn nhà đầu tư.

Thực hiện chủ trương của Đảng, Nhà nước về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức BT, BOT với nhu cầu nguồn vốn đầu tư lớn, cần phải huy động đa dạng các nguồn vốn xã hội, vốn của các thành phần kinh tế tham gia trong khi nguồn vốn Nhà nước hạn hẹp. Tuy nhiên, trong quá trình tổ chức triển khai thực hiện, Bộ GTVT chưa thực hiện đầy đủ quy trình xây dựng và công bố danh mục dự án kêu gọi đầu tư theo hình thức BT, BOT vào tháng 01 hàng năm theo quy định tại Điều 9, 10 Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 của Chính phủ; theo đó, những thông tin cần thiết về chủ trương đầu tư, về các dự án kêu gọi đầu tư được công bố chưa toàn diện, rộng rãi, kịp thời đến các nhà đầu tư, đến các thành phần kinh tế; hạn chế số lượng nhà đầu tư tiềm năng tham gia, hoặc nhà đầu tư bị hạn chế thông tin và thời gian cần thiết cho việc tiếp cận, nghiên cứu dự án để quyết định việc tham gia đầu tư.

Thực tế từ khi triển khai đầu tư theo hình thức hợp đồng BT, BOT trong lĩnh vực giao thông đến nay, với hơn 70 dự án đã thực hiện mà không lựa chọn được nhà đầu tư nào theo hình thức đấu thầu, 100% là chỉ định thầu với lý do chỉ có 01 nhà đầu tư tham gia, trong đó có cả nhà đầu tư được lựa chọn chưa đảm bảo năng lực; dẫn đến việc đàm phán ký kết nội dung hợp đồng, hình thức hợp đồng, giám sát quản lý thực hiện hợp đồng, quản lý vốn đầu tư hết sức phức tạp, nhiều bất cập sai sót, làm hạn chế hiệu quả thực hiện các dự án cũng như chủ trương đầu tư chung (cụ thể nêu ở phần kết luận các nội dung khác liên quan).

Thứ hai, quyết định chủ trương đầu tư một số dự án còn bất hợp lý trong cân đối tổng thể và quy hoạch; phê duyệt một số nội dung đầu tư, tổng mức đầu tư chưa đúng quy định, còn một số khoản sai lệch.

Bộ GTVT chưa có nghiên cứu đánh giá tổng thể, toàn diện hiện trạng giao thông để từ đó có cân đối, so sánh đầy đủ trên toàn hệ thống về sự cần thiết, về lộ trình đầu tư theo từng hình thức đầu tư trong đó có hình thức đầu tư theo hợp đồng BT, BOT; coi nặng tiêu chí hoàn vốn dự án, thiếu nghiên cứu hợp lý khả năng nộp phí của đối tượng tham gia giao thông cũng như sự ảnh hưởng đến chi phí hoạt động vận tải, chi phí xã hội trước khi quyết định chủ trương đầu tư các

dự án; nên các dự án đã quyết định đầu tư bằng hình thức BT, BOT hầu hết thực hiện ở những khu vực giao thông trọng yếu, có mật độ người, phương tiện tham gia giao thông lớn, đặt một số trạm thu phí có khoảng cách gần nhau bất hợp lý, giá phí cao, tăng nhanh, gây khó khăn đối với người tham gia giao thông không có sự lựa chọn khác (điển hình tại các khu vực: Hà Nội - Thái Bình - Nam Định - Hưng Yên, Hòa Bình ...); phát sinh tình trạng người điều khiển phương tiện giao thông tìm cách tránh trạm thu phí đi vào đường ngang, ngõ tắt gây hư hại hệ thống giao thông địa phương và nguy cơ mất an toàn. Mặt khác, việc xác định doanh thu theo phương án tài chính một số dự án còn thiếu chuẩn xác, doanh thu thực tế của một số dự án chênh lệch cao so với phương án tài chính, sẽ là gánh nặng cho người dân và doanh nghiệp tham gia giao thông vì thời gian thu phí kéo dài.

Phần lớn các dự án đầu tư theo hình thức BOT là cải tạo nâng cấp tuyến đường cũ nên càng tăng tình trạng dồn tích phương tiện giao thông ở những khu vực vốn đã đông đúc, không hướng đến việc mở rộng mạng lưới và phân làn giao thông hợp lý. Một số dự án như: Đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình, Dự án Đường Thái Nguyên - Chợ Mới, Dự án nâng cấp tuyến đường Pháp Vân - Cầu Giẽ đã quyết định quy mô cấp đường đầu tư chưa phù hợp quy hoạch đã được phê duyệt.

Khi phê duyệt các dự án đầu tư đã ghép việc cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 với Đầu tư xây dựng mới đường Hòa Lạc - Hòa Bình và ghép việc cải tạo, nâng cấp 7 km Quốc lộ 3 với đầu tư xây dựng mới Đường Thái Nguyên - Chợ Mới thành 01 dự án rồi mỗi dự án đặt 02 trạm thu phí ở 02 nơi không hợp lý. Phê duyệt Dự án đầu tư nâng cấp tuyến đường Pháp Vân - Cầu Giẽ thành 02 giai đoạn thực hiện chưa đảm bảo kết nối tốt, đồng bộ các hạng mục hạ tầng giao thông, hạ tầng kỹ thuật hiện có. Dự án khôi phục, cải tạo QL20 Km 123+105 đến Km 268 đã phê duyệt mục mua quyền khai thác trạm thu phí dự án khác không thuộc danh mục quy định trong tổng mức đầu tư; phê duyệt chi phí giải phóng mặt bằng không sát, sai lệch lớn so với thực tế (459.844 triệu đồng/32.710 triệu đồng); phê duyệt tách dự án cải tạo Quốc lộ 20 đoạn Km 0+000 đến Km123+105, 17 khối dự án tổng thể từ Km 0+000 đến Km 268 thành dự án độc lập nhưng không thực hiện đầy đủ các quy định về thẩm định dự án để xác định các chi phí phù hợp với thời điểm phê duyệt.

Công tác lập và phê duyệt Tổng mức đầu tư còn nhiều nội dung chưa đúng chế độ, chưa phù hợp thực tế về: áp dụng đơn giá tiền lương, chế độ phụ cấp; giá và cự ly vận chuyển; cấp loại đất đá, vật liệu, định mức máy móc thiết bị, chi phí dự phòng ... Hoặc thiếu hồ sơ, căn cứ về một số nội dung phê duyệt theo cơ sở thực tế. Qua kiểm tra một số nội dung về tổng mức đầu tư đối với 06 dự án xác định giá trị phê duyệt sai tăng 451.577,9 triệu đồng; trong đó: Dự án Hàm đường bộ Phước Tượng, Hàm Phú Gia 44.164 triệu đồng; Dự án nâng cấp tuyến đường Pháp Vân - Cầu Giẽ 18.783,9 triệu đồng; Dự án đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình 51.236 triệu đồng; Dự án Đường Thái Nguyên - Chợ Mới 101.059 triệu đồng; Dự án khôi phục, cải tạo

Quốc lộ 20 đoạn Km 0+000 đến Km123+105,17 là 225.195 triệu đồng; Dự án khôi phục, cải tạo Quốc lộ 20 Km 123+105 đến Km 268 là 11.140 triệu đồng.

Thứ ba, lựa chọn nhà đầu tư, đàm phán, ký kết và giám sát thực hiện hợp đồng của cơ quan nhà nước có thẩm quyền còn thiếu chặt chẽ; Nhà đầu tư đã lập, duyệt không đúng nhiều khối lượng, định mức, đơn giá trong dự toán công trình.

Các dự án trình xin chủ trương lựa chọn nhà đầu tư bằng hình thức chỉ định thầu đều có lý do chỉ có một nhà đầu tư tham gia hoặc do tính cấp bách của dự án nhưng không có quy trình, thủ tục đánh giá, xác định thế nào là dự án cấp bách; trong đó, chỉ có duy nhất 01 Dự án Pháp - Vân Cầu Giẽ Thủ tướng Chính phủ yêu cầu đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư, nhưng quá trình triển khai thực hiện đấu thầu cũng không chọn được nhà đầu tư phải chuyển sang hình thức chỉ định thầu.

Một số nhà đầu tư được lựa chọn năng lực hạn chế không đáp ứng yêu cầu của dự án như: 03/04 công ty trong liên danh nhà đầu tư thực hiện Dự án Hầm đường bộ Phước Tượng, Hầm Phú Gia đã không góp được vốn theo cam kết phải rút khỏi liên danh và xin giảm tối đa tỷ lệ vốn góp; theo đó, Liên danh phải mời gọi nhà đầu tư thay thế dẫn đến chậm tiến độ thực hiện dự án. Tổng Công ty 36 là công ty trong liên danh nhà đầu tư thực hiện Dự án đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình cam kết góp vốn 67.320 triệu đồng, trong khi vốn chủ sở hữu của Tổng công ty có 285.000 triệu đồng nhưng đã đầu tư vào Dự án BOT Quốc lộ 19 là 279.000 triệu đồng. Các công ty thành viên Liên danh thực hiện Dự án khôi phục, cải tạo QL20 đoạn Km 0+000 đến Km123+105,17 góp vốn chủ yếu bằng sản lượng thực hiện dự án không đúng cam kết hợp đồng ...

Nội dung ký kết các hợp đồng dự án phức tạp, nhiều điểm không cụ thể, mang nặng tính nguyên tắc với nhiều chỉ tiêu hợp đồng ký kết dưới dạng tạm tính và giả thiết sẽ phải tiếp tục đàm phán xác định trong suốt quá trình thực hiện dự án và cả thời gian quản lý khai thác dự án. Trong khi đó nhà đầu tư không phải chịu rủi ro về doanh thu mà lại được ấn định tỷ lệ lợi nhuận trong hợp đồng. Như vậy, hợp đồng dự án không mang tính thị trường, thiếu bình đẳng giữa các bên hợp đồng.

Tổng vốn đầu tư xác định cho hợp đồng dự án trên cơ sở Tổng mức đầu tư; tuy nhiên, kết quả kiểm tra Tổng mức đầu tư có nhiều sai lệch nên vốn đầu tư xác định cho hợp đồng dự án cũng không chính xác. Mặt khác, Dự toán công trình do nhà đầu tư lập, phê duyệt làm cơ sở cho việc ký kết hợp đồng thầu và thanh quyết toán xác định chính thức tổng vốn đầu tư khi công trình hoàn thành cũng có nhiều sai lệch. Thực tế trong thời gian qua, việc tổ chức rà soát dự toán các dự án BOT của Bộ GTVT đã xác định các nhà đầu tư phê duyệt dự toán không đúng phải điều chỉnh, giải trình, bổ sung thủ tục với tổng giá trị là 654.000 triệu đồng. Đoàn thanh tra kiểm tra một số nội dung về dự toán và thanh toán đối với 07 dự án xác định các nhà đầu tư phê duyệt sai tăng về đơn giá định mức, chế độ tiền lương, phụ cấp, hoặc thiếu hồ sơ và căn cứ phê duyệt một số yếu tố phát sinh thực tế không hợp lý ... với tổng giá trị 316.252,59 triệu đồng; trong đó: Dự án Hầm đường bộ Phước Tượng, Hầm Phú Gia 50.840,49

triệu đồng; Dự án nâng cấp tuyến đường Pháp Vân - Cầu Giẽ 55.620,9 triệu đồng; Dự án đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình 33.739 triệu đồng; Dự án Đường Thái Nguyên - Chợ Mới 73.502,9 triệu đồng; Dự án khôi phục, cải tạo Quốc lộ 20 đoạn Km 0+000 đến Km 123+105,17 là 49.233,4 triệu đồng; Dự án khôi phục, cải tạo Quốc lộ 20 Km 123+105 đến Km 268 là 25.128,3 triệu đồng; Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 38 đoạn qua tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương 28.187,6 triệu đồng.

Thứ tư, việc thanh quyết toán xác định giá trị công trình dự án còn bất hợp lý, hầu hết các công trình dự án hoàn thành giai đoạn xây dựng đã đưa vào khai thác, thu phí đều chậm và chưa quyết toán được theo đúng thời gian hợp đồng.

Mặc dù hợp đồng có điều khoản sẽ xác định chính xác vốn đầu tư trên cơ sở kết quả kiểm toán. Tuy nhiên, việc phê duyệt thiết kế, tổng dự toán, lựa chọn nhà thầu, tổ chức giám sát thực hiện hợp đồng thầu và phê duyệt quyết toán vốn đầu tư đều thuộc thẩm quyền của nhà đầu tư; không có quy định Ban QLDA đại diện cơ quan nhà nước có thẩm quyền phải giám sát quá trình thực hiện và nghiệm thu trong quá trình thực hiện dự án; trong khi quy trình và chuẩn mực kiểm toán thực hiện chủ yếu trên hồ sơ chứng từ không thể minh bạch, chính xác toàn bộ hoạt động đầu tư xây dựng trong quá khứ. Đến thời điểm thanh tra, hầu hết các công trình dự án hoàn thành giai đoạn xây dựng đều chậm và chưa quyết toán được theo thời hạn hợp đồng ký kết, trong số 24 công trình của các dự án đã đưa vào khai thác mới chỉ quyết toán được 03 công trình.

Thứ năm, kết quả huy động vốn thực hiện các dự án BT, BOT không đạt được mục tiêu đa dạng các nguồn vốn, các thành phần kinh tế tham gia đầu tư; xác định phương án tài chính thiếu chính xác, nhất là phương án thu phí giao thông.

Ngoài số vốn góp tương ứng từ 12% - 15% của nhà đầu tư, phần còn lại 100% là vốn vay ngân hàng với lãi suất cao, không có nguồn vốn nào khác tham gia; phần lớn vốn vay là của các ngân hàng thương mại cổ phần Nhà nước nắm tỷ lệ chi phối vốn điều lệ và vốn vay Chính phủ bảo lãnh.

Phương án tài chính xác định giá phí và thời gian hợp đồng thu phí của các dự án chưa đầy đủ cơ sở cần thiết và thiếu chính xác nhiều yếu tố như: về tổng vốn đầu tư trên cơ sở Tổng mức đầu tư sai lệch; một số dự án không loại trừ giá trị thuế VAT được khấu trừ trong phương án tài chính; xác định lưu lượng xe chỉ trong thời gian quá ngắn làm cơ sở suy tính cho cả thời kỳ khai thác dự án dài, hoặc không điều chỉnh lưu lượng xe theo vị trí đặt trạm thu phí điều chỉnh; chưa đề cập và tính toán đầy đủ các yếu tố giá cả thị trường, khả năng chi trả của đối tượng tham gia giao thông theo nguyên tắc bảo đảm lợi ích của Doanh nghiệp dự án, của người tham gia giao thông và của Nhà nước như quy định tại Điều 33 Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 của Chính phủ.

Cơ chế thu phí hoàn vốn còn bất cập; giá thu phí cao, điều chỉnh không hợp lý; dự án chưa hoàn thành (giá trị đầu tư mới thực hiện 30%) nhưng giá thu phí tương đương dự án đầu tư mới (Dự án Dự án nâng cấp tuyến đường Pháp Vân - Cầu Giẽ). Phương thức thu phí lạc hậu, gây ách tắc giao thông, đặc biệt là việc xác định vị trí đặt trạm thu phí không hợp lý như: Đặt trạm thu phí ngoài vùng

dự án (Dự án Hàm đường bộ đèo Phước Tượng, Hàm Phú Gia); dùng trạm thu phí tuyến đường này hỗ trợ thu phí đầu tư tuyến đường khác (các dự án Đường Thái Nguyên - Chợ Mới, dự án Đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình...); đặc biệt, có một số trạm thu phí đối với người không tham gia giao thông trên tuyến đường đầu tư theo hình thức BOT. Những bất cập đó theo từng góc độ đều có ảnh hưởng nhất định đến lợi ích Nhà đầu tư, Nhà nước và đặc biệt là tạo áp lực về giá phí cao đối với người dân tham gia giao thông và chi phí hoạt động vận tải; thực tế đã xảy ra một số vụ việc người dân bức xúc, tụ tập đông người phản đối đến nay chưa có hướng giải quyết dứt điểm.

III. KIẾN NGHỊ

1. Chấn chỉnh quản lý

- Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ

Thanh tra Chính phủ kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Xây dựng, Giao thông vận tải phối hợp rà soát những quy định pháp lý về lĩnh vực đầu tư theo hình thức đối tác công tư còn thiếu, còn chưa thống nhất để bổ sung điều chỉnh hoặc trình bổ sung điều chỉnh theo thẩm quyền; trước hết cần quan tâm những nội dung sau:

+ Bổ sung quy định chặt chẽ về lựa chọn nhà đầu tư phải thông qua đấu thầu; những dự án chỉ có 01 nhà đầu tư đăng ký phải xem xét lại tính khả thi của dự án trong việc quyết định chủ trương đầu tư. Quy định rõ nguyên tắc, trách nhiệm trong việc đàm phán ký kết hợp đồng dự án, trong việc giám sát thực hiện hợp đồng của Cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Đặc biệt việc quản lý chất lượng công trình và tổng giá trị đầu tư, giá thu phí và thời gian thu phí phải thực hiện cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh quyết toán như công trình sử dụng vốn ngân sách.

+ Rà soát quy định về lập, phê duyệt và quản lý chi phí đầu tư xây dựng, đặc biệt là định mức đơn giá và việc công bố chỉ số giá thị trường.

+ Điều chỉnh quy định về cơ cấu nguồn vốn đầu tư nhằm đa dạng nguồn vốn và thành phần kinh tế tham gia đầu tư, đồng thời giảm tỷ lệ vốn vay ngân hàng ở mức hợp lý. Về năng lực nhà đầu tư, hình thức góp vốn cần quy định cụ thể, tránh tình trạng lựa chọn nhà đầu tư chỉ dựa trên cơ sở vốn chủ sở hữu theo báo cáo tài chính nhưng không có năng lực thực sự.

+ Rà soát để bổ sung vào quy hoạch hệ thống giao thông toàn quốc tiêu thức trạm thu phí giao thông, trên cơ sở ban hành tiêu chí cụ thể hợp lý và đúng quy định; điều chỉnh vị trí những trạm thu phí bất hợp lý, sửa đổi điều kiện khoảng cách các trạm thu phí dưới mức tối thiểu (70 km) trong Thông tư số 159/ 2013/TT- BTC ngày 14/11/2013, ban hành văn bản quy định về giá, phương pháp xác định giá sử dụng kết cấu hạ tầng cụ thể cho từng lĩnh vực của ngành giao thông vận tải trên cơ sở đề cập đầy đủ các yếu tố và đảm bảo hài hòa lợi ích nhà đầu tư, người sử dụng hạ tầng và Nhà nước; theo đó ban hành và điều chỉnh giá thu phí giao thông hợp lý. Việc thu phí phải đảm bảo tuyệt đối minh

bạch, trên cơ sở bổ sung hoàn thiện quy trình chặt chẽ, có giám sát bằng công nghệ tiên tiến và thực hiện bắt buộc công nghệ thu phí tự động. Đối với giá thu phí Dự án BOT Pháp Vân - Cầu Giẽ cần thực hiện ngay việc điều chỉnh giảm tương ứng với vốn đầu tư thực tế giai đoạn 1.

+ Khắc phục ngay tình trạng quá chậm trễ quyết toán công trình bằng những giải pháp mạnh, cụ thể, trong đó gắn chặt với thực hiện quyền thu phí. Có cơ chế thực hiện việc thanh tra liên ngành phải gắn với giám định khối lượng, chất lượng công trình nhằm xác định rõ thực chất khối lượng, giá trị công trình, khắc phục tình trạng nhiều cơ quan thanh tra, kiểm tra, kiểm toán nhưng hiệu lực, hiệu quả thấp.

- *Đối với Bộ Giao thông vận tải*

Trên cơ sở Kết luận thanh tra, chủ động điều chỉnh và khắc phục toàn bộ những nội dung đã kết luận thuộc trách nhiệm của mình; phối hợp rà soát toàn diện các hồ sơ dự án; các hợp đồng để bổ sung điều chỉnh đúng quy định. Tập trung thực hiện các nội dung sau:

+ Khắc phục và thực hiện nghiêm túc quy định về xây dựng và công bố danh mục dự án kêu gọi đầu tư theo hình thức đối tác công tư đảm bảo kịp thời và đúng quy định; thực hiện việc lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức đấu thầu.

+ Rà soát lại tổng mức đầu tư các dự án, loại bỏ những giá trị phê duyệt không đúng chế độ, theo đó đàm phán với nhà đầu tư điều chỉnh hợp đồng phù hợp, trong đó có các giá trị tổng mức đầu tư sai lệch của 06 dự án Đoàn thanh tra đã xác định.

+ Giám sát chặt chẽ việc quyết toán vốn đầu tư phù hợp với hình thức hợp đồng chỉ định nhà đầu tư, hợp đồng chỉ định thầu thi công (Hợp đồng điều chỉnh giá); theo đó, xác định vốn đầu tư phải trên cơ sở định mức, đơn giá thực tế và không vượt dự toán được duyệt.

+ Phối hợp với các Bộ, ngành rà soát những quy định pháp lý về lĩnh vực đầu tư theo hình thức đối tác công tư còn thiếu, còn chưa thống nhất để bổ sung điều chỉnh hoặc trình bổ sung điều chỉnh theo thẩm quyền.

- *Đối với các nhà đầu tư*

+ Thực hiện nghiêm túc các quy định về đầu tư xây dựng, những điều khoản hợp đồng dự án đã ký kết, đặc biệt là việc lập, phê duyệt thiết kế, dự toán, quản lý chất lượng trong xây dựng;

+ Khắc phục và thực hiện nghiêm túc những nội dung kết luận và kiến nghị xử lý thanh tra.

2. Kiến nghị xử lý về kinh tế

- Bộ GTVT có trách nhiệm rà soát, xử lý phê duyệt điều chỉnh Tổng mức đầu tư 06 dự án 451.577,9 triệu đồng và điều chỉnh các hợp đồng dự án về tổng vốn đầu tư, xác định lại chi phí tư vấn lập dự án và thu hồi nộp ngân sách phần

đã thanh toán vượt tương ứng giá trị Tổng mức đầu tư phải điều chỉnh; thanh lý 02 hợp đồng tư vấn với nhà đầu tư trị giá 16.203 triệu đồng.

- Các Doanh nghiệp dự án (07 doanh nghiệp) xử lý 316.252,59 triệu đồng, bao gồm: Phê duyệt điều chỉnh dự toán 09 khoản 91.018,3 triệu đồng, rà soát 16 khoản 225.234,29 triệu đồng để điều chỉnh thanh quyết toán theo thực tế đúng chế độ; đối chiếu loại bỏ những khoản đã xử lý điều chỉnh tổng mức đầu tư; căn cứ thực tế thi công và xử lý của các cơ quan có thẩm quyền để quyết toán vốn đầu tư theo quy định.

Việc thực hiện kết luận thanh tra và ý kiến chỉ đạo, xử lý qua thanh tra của cấp có thẩm quyền được thực hiện theo quy định của pháp luật về thanh tra ./.

Nơi nhận: *hbv*

- Tổng Thanh tra Chính phủ (đề b/c);
- Phó Tổng TTCP Ngô Văn Khánh;
- Vụ GSTĐ&XLSTT; Vụ KHTC&TH;
- Trung tâm Thông tin (đăng tải trên cổng TTĐT);
- Lưu: VT, Vụ I, Đoàn TTra.

**KT. TỔNG THANH TRA
PHÓ TỔNG THANH TRA**



Ngô Văn Khánh

www.LuatVietnam.vn