

BÁO CÁO

Việc thực hiện chính sách, pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT, trên địa bàn tỉnh Bình Định

Thực hiện Văn bản số 449/VPQH-GS ngày 15/02/2017 của Văn phòng Quốc hội về việc báo cáo Đoàn Giám sát của UBTVQH về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức BOT; UBND tỉnh Bình Định báo cáo như sau:

Trong các năm qua, nhằm mục đích kết nối đồng bộ các tuyến quốc lộ trên phạm vi cả nước, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, giảm tai nạn giao thông trên Quốc lộ 1 và Quốc lộ 19, từng bước hoàn thiện quy hoạch giao thông vận tải đường bộ Việt Nam, phục vụ phát triển kinh tế xã hội. Trên địa bàn tỉnh Bình Định đã thực hiện 03 dự án giao thông đầu tư theo hình thức BOT như sau:

- Dự án Đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1, đoạn Km1125 – Km1153 tỉnh Bình Định theo hình thức hợp đồng BOT.

- Dự án Đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1, đoạn Km1212+400 – Km1265 thuộc tỉnh Bình Định và tỉnh Phú Yên theo hình thức hợp đồng BOT.

- Dự án Đầu tư xây dựng công trình cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 19, đoạn Km17+027 – Km50+000 trên địa phận tỉnh Bình Định theo hình thức hợp đồng BOT.

Các dự án trên đều do Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền là Bộ Giao thông vận tải ký hợp đồng với Nhà đầu tư và Doanh nghiệp dự án. UBND tỉnh và huyện có dự án đi qua thực hiện công tác GPMB và tái định cư để phục vụ 3 dự án BOT nêu trên.

PHẦN 1

TÌNH HÌNH BAN HÀNH CHÍNH SÁCH PHÁP LUẬT VỀ ĐẦU TƯ VÀ KHAI THÁC CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG THEO HÌNH THỨC HỢP ĐỒNG BOT (GIAI ĐOẠN 2011 – 2016)

I. Tình hình ban hành chính sách pháp luật về đầu tư và khai thác các CTGT theo hình thức hợp đồng BOT

1. Đường lối, chủ trương chính sách của Đảng

Trong những năm qua, thực hiện chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, chiến lược và các quy hoạch phát triển ngành, kết cấu hạ tầng giao

thông đã có bước phát triển mạnh mẽ, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển mọi mặt của đất nước. Nghị quyết số 13-NQ/TW đã chủ trương thực hiện xã hội hóa đầu tư để huy động nguồn lực ngoài ngân sách, coi đây là xu hướng tất yếu khách quan, là giải pháp hữu hiệu để đáp ứng nhu cầu về vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và nâng cao chất lượng dịch vụ trong lĩnh vực giao thông vận tải.

2. Các Văn bản pháp luật của Quốc hội, Chính phủ và Bộ ngành Trung ương

- Luật đấu thầu ngày 26/11/2013;
- Luật đầu tư công ngày 18/6/2014;
- Luật xây dựng ngày 18/6/2014;
- Luật đầu tư ngày 26/11/2014;
- Luật đất đai ngày 29/11/2013;
- Giai đoạn từ năm 2009 – 2015:
 - + Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao, hợp đồng xây dựng - chuyển giao - kinh doanh, hợp đồng xây dựng - chuyển giao;
 - + Nghị định số 24/2011/NĐ-CP ngày 05/4/2011 của Chính phủ sửa đổi một số điều của Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 về đầu tư theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao, hợp đồng xây dựng - chuyển giao - kinh doanh, hợp đồng xây dựng - chuyển giao;
 - + Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức PPP;
 - + Văn bản số 979/TTg-KTN ngày 05/7/2013 của Thủ tướng Chính phủ về một số cơ chế quản lý và thực hiện các dự án đầu tư trên Quốc lộ 1 đoạn Hà Nội - Cần Thơ và đường Hồ Chí Minh đoạn qua khu vực Tây Nguyên.
 - + Thông tư số 03/2009/TT-BKHĐT ngày 16/4/2009 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn lựa chọn nhà đầu tư.
 - + Thông tư số 166/2011/TT-BTC ngày 17/11/2011 của Bộ Tài chính quy định về quản lý, sử dụng chi phí chuẩn bị dự án và kinh phí hoạt động của cơ quan nhà nước cơ thẩm quyền trong quá trình quản lý các dự án; một số chỉ tiêu tài chính của hợp đồng dự án; điều kiện và phương thức thanh toán cho nhà đầu tư thực hiện dự án theo hình thức hợp đồng xây dựng – chuyển giao; quyết toán giá trị công trình dự án thực hiện theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao, hợp đồng xây dựng - chuyển giao - kinh doanh, hợp đồng xây dựng - chuyển giao;
- Giai đoạn từ năm 2015 đến nay:
 - + Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư;
 - + Nghị định số 30/2015/NĐ-CP ngày 17/3/2015 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư;

+ Quyết định số 23/2015/QĐ-TTg ngày 26/6/2015 của Thủ tướng Chính phủ quy định cơ chế nhà nước thanh toán bằng quỹ đất cho nhà đầu tư khi thực hiện dự án theo hình thức xây dựng - chuyển giao.

+ Thông tư số 02/2016/TT-BKHĐT ngày 01/03/2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn lựa chọn sơ bộ dự án, lập, thẩm định, phê duyệt đề xuất dự án và báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư;

+ Thông tư số 06/2016/TT-BKHĐT ngày 28/6/2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư;

+ Thông tư số 15/2016/TT-BKHĐT ngày 29/9/2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn lập hồ sơ mời sơ tuyển, hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

+ Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ (thay thế Thông tư số 90/2004/TT-BTC);

+ Thông tư số 55/2016/TT-BTC ngày 23/3/2016 của Bộ Tài chính quy định một số nội dung về quản lý tài chính đối với dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư và chi phí lựa chọn nhà đầu tư (thay thế Thông tư số 166/2011/TT-BTC ngày 17/11/2011);

+ Thông tư số 86/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn chi tiết về lĩnh vực đầu tư và nội dung báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư thuộc lĩnh vực giao thông vận tải.

+ Quyết định số 2777/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2015 của Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định tổ chức thực hiện chức năng, nhiệm vụ của cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết và thực hiện hợp đồng các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư do Bộ Giao thông vận tải quản lý;

II. Đánh giá về nội dung chính sách, pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT

1. *Tính cấp thiết và kịp thời:* Trên cơ sở thực tiễn hoạt động đầu tư theo hình thức BOT, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì sửa đổi ban hành các nghị định điều chỉnh hình thức đầu tư BOT và gần đây nhất đã ban hành Nghị định số 15/2015/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức đối tác công tư và Nghị định số 30/2015/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư.

2. *Tính phù hợp:* Hình thức đầu tư BOT, PPP được điều chỉnh bởi rất nhiều luật, nghị định, thông tư. Nghị định số 15/2015/NĐ-CP là nghị định duy nhất điều chỉnh hình thức đầu tư này được xây dựng trên cơ sở nhiều luật, mặc dù khá phù hợp với thông lệ quốc tế nhưng do hiệu lực pháp lý không cao so với các luật liên quan nên quá trình thực hiện còn nhiều vướng mắc.

3. *Tính đầy đủ, đồng bộ, thống nhất:* Nghị định số 15/2015/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP), nhưng cơ quan nhà nước có thẩm quyền

và nhà đầu tư vẫn còn gặp nhiều khó khăn như: quy trình, thủ tục và nội dung cần thiết để thực hiện quyết định đầu tư dự án; 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.

4. *Tính hiệu lực, hiệu quả:* Do khung pháp lý chưa hoàn thiện, nhiều nội dung vượt thẩm quyền các bộ, ngành nên quá trình triển khai gặp rất nhiều khó khăn, việc thực thi trách nhiệm cơ quan nhà nước có thẩm quyền khó đảm bảo hiệu lực.

II. Hạn chế, vướng mắc, nguyên nhân

1. Những hạn chế, vướng mắc trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật

- Một trong những vấn đề cốt lõi là quy định về hình thức đối tác công tư mới dừng lại mức Nghị định nên tính ổn định của chính sách không cao và đây là quan ngại lớn của các nhà đầu tư nước ngoài. Quá trình ban hành các thông tư hướng dẫn thực hiện nghị định thường chưa kịp thời, việc sửa đổi bất cập của các luật liên quan cần có thời gian.

- Các cơ chế chính sách chia sẻ rủi ro của Chính phủ đối với các rủi ro xảy ra trong quá trình thực hiện dự án còn chưa đầy đủ trong khi chỉ số tín nhiệm của Việt Nam chưa cao nên không hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài (các nhà đầu tư đều đòi hỏi lợi nhuận ở một mức cao do phải tính cả chi phí rủi ro dự án).

2. Nguyên nhân của hạn chế, vướng mắc

Hình thức đầu tư BOT trong lĩnh vực hạ tầng có những ưu điểm nhưng đồng thời cũng có những nhược điểm và phức tạp hơn đầu tư công truyền thống. Các dự án đều có thời gian hoàn vốn dài, tổng vốn đầu tư lớn, những năm đầu đưa vào khai thác doanh thu cơ bản không đủ trả lãi vay, rất nhiều yếu tố đầu vào phải dự báo và khó kiểm soát. Nếu không được quản lý, kiểm soát hiệu quả thì không phát huy được ưu điểm của hình thức đầu tư này, đồng thời có thể dẫn đến tổng chi phí đầu tư cao hơn đầu tư công. Dự án thực hiện theo hình thức BOT cũng tiềm ẩn nhiều rủi ro.

3. Trách nhiệm của tập thể, cá nhân liên quan

a. Thẩm quyền và trách nhiệm của cơ quan nhà nước

Theo quy định của luật và nghị định có liên quan, cơ quan nhà nước có thẩm quyền có trách nhiệm:

- Thẩm định và phê duyệt đề xuất dự án.
- Tổ chức lập báo cáo nghiên cứu khả thi của dự án;
- Thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi.
- Lựa chọn nhà đầu tư thực hiện theo hình thức đấu thầu rộng rãi hoặc chỉ định thầu.
- Ký kết thỏa thuận đầu tư, ký kết hợp đồng dự án.
- Giám sát việc tuân thủ các nghĩa vụ của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án theo quy định tại hợp đồng dự án. Giám sát chất lượng công trình, tổ chức kiểm

toán độc

- Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức giải phóng mặt bằng và hoàn thành các thủ tục giao đất, cho thuê đất để thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đất đai, hợp đồng dự án.

b. Thẩm quyền và trách nhiệm của nhà đầu tư

- Lựa chọn nhà thầu thực hiện dự án.

- Lập thiết kế kỹ thuật gửi cơ quan nhà nước có thẩm quyền để giám sát, kiểm tra. Việc thay đổi thiết kế kỹ thuật làm ảnh hưởng đến quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật, tiến độ thực hiện dự án phải được sự chấp thuận bằng văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

- Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án chịu trách nhiệm về chất lượng công trình, dịch vụ của dự án; tự giám sát, quản lý hoặc thuê tổ chức tư vấn độc lập để quản lý, giám sát thi công xây dựng, nghiệm thu các hạng mục và toàn bộ công trình theo thiết kế, phương án kinh doanh quy định tại hợp đồng dự án.

- Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án thực hiện việc quản lý, kinh doanh công trình dự án.

- Trong thời hạn 06 tháng kể từ ngày hoàn thành công trình dự án, nhà đầu tư thực hiện quyết toán vốn đầu tư xây dựng công trình.

- Các nhà đầu tư hiện nay chủ yếu là doanh nghiệp trong nước. Nhiều nhà đầu tư chưa am hiểu sâu về đầu tư BOT, chưa nghiên cứu kỹ về quản lý rủi ro, hạn chế về kinh nghiệm quản lý đầu tư, vận hành khai thác hoặc một số nhà đầu tư có thể vì mục tiêu lợi nhuận trong giai đoạn xây dựng nên trong quá trình tổ chức thực hiện còn một số tồn tại, hạn chế và đang phải gánh chịu rủi ro trong quá trình vận hành (phải tự bỏ kinh phí để sửa chữa các khiếm khuyết, hư hỏng).

c. Ngân hàng, tổ chức tín dụng: Quan hệ giữa nhà đầu tư và ngân hàng là quan hệ kinh tế được ràng buộc bởi hợp đồng cung cấp tín dụng cho dự án. Một số ngân hàng, chi nhánh ngân hàng chưa phân tích, đánh giá đầy đủ về rủi ro trong quá trình thẩm định, ký hợp đồng tín dụng tài trợ vốn cho dự án; trong quá trình thực hiện dự án còn chưa quan tâm đúng mức đến việc kiểm soát cấp phát vốn, giải ngân, thanh toán và kiểm soát thu phí, quản lý doanh thu phí.

đ. Tổ chức tư vấn: Hầu hết các dự án BOT do các tổ chức tư vấn thiết kế trong nước lập. Các tổ chức tư vấn trong nước năng lực còn hạn chế, nên hồ sơ thiết kế một số hạng mục chưa phù hợp, phải thiết kế điều chỉnh, bổ sung, chưa đánh giá đúng về rủi ro và phân bổ rủi ro... Lực lượng tư vấn giám sát một số dự án hoàn thành nhiệm vụ không cao, đặc biệt đối với dự án mà nhà đầu tư trực tiếp là nhà thầu thi công. Chế tài xử lý trách nhiệm tổ chức tư vấn và cá nhân tư vấn theo quy định của Luật xây dựng nhưng chưa mang tính răn đe.

PHẦN II

TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI, TỔ CHỨC THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH PHÁP LUẬT VỀ ĐẦU TƯ VÀ KHAI THÁC CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG THEO HÌNH THỨC HỢP ĐỒNG BOT

I. Tình hình triển khai, tổ chức thực hiện đối với các dự án giao thông do địa phương quyết định đầu tư

Cho đến thời điểm hiện tại, UBND tỉnh Bình Định chưa quyết định đầu tư dự án giao thông nào theo hình thức hợp đồng BOT.

II. Vai trò, trách nhiệm quản lý của chính quyền địa phương trong quá trình triển khai, tổ chức thực hiện dự án do Trung ương quyết định đầu tư

1. Về thỏa thuận đầu tư: Về thỏa thuận đầu tư và quy chế phối hợp giữa địa phương với Bộ Giao thông vận tải, UBND tỉnh tuân thủ theo Quyết định số 4748/QĐ-BGTVT ngày 25/7/2012 của Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chế phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các Bộ, ngành, tập đoàn, doanh nghiệp khi thực hiện quản lý ĐTXD và quản lý sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

2. Về chấp thuận phương án

- Thu hồi đất, bồi thường, giải phóng mặt bằng: Công tác bồi thường, GPMB và tái định cư được tách thành tiểu dự án thành phần do UBND cấp huyện có dự án đi qua triển khai thực hiện. UBND tỉnh đã thành lập các Hội đồng bồi thường, GPMB và tái định cư; phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất theo quy định của pháp luật.

- Chính sách đối với cư dân chịu ảnh hưởng: Tổ chức thực hiện công tác bồi thường, tái định cư và hỗ trợ người dân khi Nhà nước thu hồi đất theo đúng quy định của luật Đất đai và các văn bản pháp luật khác có liên quan của Trung ương và địa phương.

- Quá trình thực hiện công tác bồi thường, GPMB, tái định cư, UBND tỉnh đã chỉ đạo quyết liệt, sát sao các Hội đồng bồi thường và các cơ quan liên quan nhằm giải quyết kịp thời các trường hợp vướng mắc để có mặt bằng sạch bàn giao cho đơn vị thi công.

- Về vị trí trạm thu phí: Khoảng cách từ trạm thu phí km1148+1300 đến trạm thu phí Km 1212+550 thuộc Quốc lộ 1 có khoảng cách nhỏ hơn 70Km. Do đó, theo quy định tại Thông tư 159/2013/TT-BTC của Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải phải có ý kiến thỏa thuận của UBND tỉnh và Bộ Tài chính về vị trí đặt trạm thu phí (*UBND tỉnh Bình Định đã có ý kiến thỏa thuận*).

3. Tác động đến kinh tế - xã hội của địa phương

- Việc hoàn thành sớm các dự án BOT nâng cấp Quốc lộ 1 so với kế hoạch đề ra có ý nghĩa hết sức to lớn, góp phần, phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng các địa phương có dự án đi qua.

- Góp phần giảm ùn tắc giao thông trên 2 trục giao thông đường bộ quan trọng nhất qua tỉnh Bình Định là Quốc lộ 1 và Quốc lộ 19, giảm chi phí vận tải do hệ thống đường được nâng cấp mở rộng.

- Xây dựng một số khu tái định cư mới ổn định cuộc sống người dân bị

ảnh hưởng khi bị giải tỏa.

4. Công tác truyền thông

- Công tác truyền thông đã tuyên truyền công khai minh bạch các thông tin về dự án để tạo sự thống nhất trong nhận thức và sự đồng thuận cao trong nhân dân đối với các dự án đầu tư được thực hiện theo hình thức xã hội hoá.

- Quá trình thực hiện công tác đền bù, GPMB, công tác truyền thông đã có vai trò vận động, thuyết phục người dân tuân thủ các chế độ, chính sách đền bù, hỗ trợ và sớm bàn giao mặt bằng phục vụ thi công.

5. Công tác giám sát trong quá trình khai thác: UBND tỉnh, Sở GTVT và các địa phương có tuyến Quốc lộ đi qua đã phản ánh kịp thời đến Bộ Giao thông vận tải những bất cập về bố trí giải phân cách trên tuyến, các hư hỏng phát sinh trên mặt đường... để Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo các Ban Quản lý dự án và doanh nghiệp dự án tiến hành điều chỉnh giải phân cách, sửa chữa mặt đường...nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và các phương tiện lưu thông trên tuyến được an toàn, thuận lợi.

III. Đánh giá kết quả đạt được

1. Lợi ích của Nhà nước

- Việc triển khai đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức BOT đã tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, góp phần đảm bảo an ninh, quốc phòng, hạn chế ô nhiễm môi trường, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông và trực tiếp làm tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

- Việc đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội được xem xét cụ thể đối với từng dự án ngay từ bước lập dự án đầu tư theo hình thức BOT. Khi các dự án đưa vào khai thác sẽ tiết kiệm đáng kể chi phí vận hành khai thác (giảm chi phí tiêu hao nhiên liệu, khấu hao phương tiện, tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hoá, thời gian đi lại của hành khách...) so với khi công trình chưa được đầu tư nâng cấp, mở rộng.

2. Đối với nhà đầu tư: Lợi ích Nhà đầu tư là lợi nhuận được xác định cụ thể trong phương án tài chính của từng dự án trên nguyên tắc đảm bảo các chỉ tiêu hiệu quả của dự án và kết quả đàm phán trong hợp đồng dự án.

3. Lợi ích của cộng đồng: Đối với người sử dụng, sẽ rút ngắn thời gian đi lại, giảm chi phí tiêu hao nhiên liệu, khấu hao phương tiện, đi lại trên tuyến đường an toàn nhanh chóng và thuận lợi hơn.

IV. Những hạn chế, bất cập và nguyên nhân

1. Hạn chế, bất cập

- Việc xác định Tổng mức đầu tư và Tổng dự toán của dự án chưa chính xác, do sử dụng các dữ liệu đầu vào chưa chuẩn, dẫn đến tính toán thời gian thu phí hoàn vốn một số dự án BOT cao hơn nhiều so với thời gian tính toán lại sau khi Thanh tra, kiểm toán và quyết toán dự án.

- Công tác quản lý chất lượng thi công, giám sát ở một số công trình còn hạn chế và sai sót nên một số đoạn Quốc lộ sau khi hoàn thành đưa vào sử dụng

bị hư hỏng, xuống cấp nhanh chóng, không đảm bảo an toàn giao thông gây bức xúc dư luận.

- Tư vấn thiết kế một số hạng mục công trình chưa hợp lý (rãnh thoát nước dọc, cao độ đường đổ một số đoạn, bố trí giải phân cách...) trong quá trình thi công phải điều chỉnh thiết kế.

- Có một số trạm thu phí sau khi đưa vào hoạt động vẫn còn có những phản ứng trái chiều của người dân về khoảng cách giữa các trạm thu phí hoặc vị trí đặt chưa hợp lý; tiền thu phí cao làm tăng giá thành vận tải gây khó khăn cho các chủ phương tiện vận tải.

- Việc quản lý nguồn thu của các trạm thu phí theo dư luận cho rằng chưa chặt chẽ. Thời gian thu phí chưa được tính toán kỹ và chưa công khai, minh bạch làm cho dư luận chưa đồng tình.

- Công ty BOT Bắc Bình Định sử dụng tuyến đường Trần Phú, thị trấn Tam Quan, huyện Hoài Nhơn vốn được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách của địa phương, nhưng không hoàn trả kinh phí đầu tư cho UBND huyện Hoài Nhơn. UBND tỉnh Bình Định đã nhiều lần kiến nghị nhưng chưa được Bộ Giao thông vận tải, Nhà đầu tư giải quyết.

- Công tác quyết toán còn bất cập do Nhà nước chưa có văn bản hướng dẫn cụ thể về quyết toán hợp đồng BOT.

2. Nguyên nhân những hạn chế, bất cập

a. Nguyên nhân khách quan

- Quá trình triển khai đầu tư dự án theo hình thức BOT phức tạp hơn hình thức đầu tư công truyền thống.

- Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh hình thức đầu tư này còn đang trong quá trình hoàn thiện. Nhiều văn bản quy phạm pháp luật ban hành chưa kịp thời.

- Đối với các dự án BOT, thời gian thu phí trong hợp đồng chỉ là dự kiến tại thời điểm ký hợp đồng; giá trị chính thức sẽ được tính toán lại căn cứ vào giá trị quyết toán thực tế được các cơ quan có thẩm quyền chấp thuận; đồng thời, trong quá trình thu phí, căn cứ tình hình thực tế về lưu lượng giao thông, kiểm soát doanh thu..., sẽ được điều chỉnh lại thời gian thu phí để bảo đảm hợp lý.

b. Nguyên nhân chủ quan

- Do tính chất mới và phức tạp của hình thức đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT, các chủ thể tham gia đều chưa thực sự có kinh nghiệm.

- Một số nhà đầu tư đã thực hiện chưa nghiêm các quy định pháp luật về quản lý chất lượng công trình; một số nhà đầu tư kinh nghiệm quản lý và năng lực tài chính còn hạn chế; công tác lập thiết kế, dự toán còn thiếu sót, chưa chặt chẽ theo quy định pháp luật.

- Công tác quản lý chất lượng thi công, giám sát công trình còn hạn chế và sai sót; người dân không đồng tình khi sử dụng đường có chất lượng thấp phải trả tiền thu phí cao gây bức xúc dư luận.

- Một số đoạn tuyến Quốc lộ 1 cũ đi qua các khu vực đô thị do Tổng Cục

Đường bộ Việt Nam quản lý nhưng chưa được đầu tư, công tác duy tu bảo trì còn chưa kịp thời nên ảnh hưởng đến lưu thông.

V. Kiến nghị

- Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính sớm triển khai các giải pháp có hiệu quả để quản lý doanh thu thu phí chặt chẽ, minh bạch của các trạm thu phí.

- Có chính sách miễn giảm đối với người dân có nhu cầu qua lại gần trạm thu phí, yêu cầu nhà đầu tư phải bán vé quý, vé tháng nhằm đảm bảo tính công bằng cho người sử dụng. Thực hiện hiện đại hóa công tác thu phí bằng thiết bị tự động để tạo thuận lợi cho các phương tiện lưu thông và giảm thiểu ách tắc giao thông.

- Tình trạng hư hỏng mặt đường trên các đoạn Quốc lộ 1 và Quốc lộ 19: Kiến nghị đối với các hư hỏng nằm trong phạm vi trách nhiệm bảo hành của nhà thầu, Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền, Nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án yêu cầu nhà thầu sửa chữa triệt để hư hỏng, khắc phục các bất cập, điều chỉnh lại tổ chức giao thông tại các nút giao nhằm tạo điều kiện giao thông thuận lợi, an toàn cho các phương tiện cơ giới lưu thông trên tuyến quốc lộ. Để đảm bảo khai thác công trình lâu dài trong điều kiện phương tiện vận tải ngày càng gia tăng và thời tiết diễn biến bất lợi, kiến nghị Bộ GTVT xem xét có giải pháp xử lý kết cấu mặt đường đảm bảo khai thác bền vững lâu dài, êm thuận cho tuyến đường Quốc lộ 1. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo Tổng Cục Đường bộ Việt Nam sớm tăng cường công tác duy tu bảo trì trên các đoạn tuyến Quốc lộ 1 cũ qua các đô thị, cũng như nghiên cứu đầu tư hoàn chỉnh các đoạn tuyến này để đồng bộ trên toàn tuyến Quốc lộ 1.

- Về các tuyến đường địa phương kết nối với Quốc lộ 1: Trong quá trình thi công các dự án mở rộng Quốc lộ 1 (đoạn qua tỉnh Bình Định), do nhu cầu vận chuyển phương tiện, thiết bị và vật liệu thi công với số lượng lớn, đồng thời do triển khai thi công đồng loạt trên Quốc lộ 1, các phương tiện đi tránh vào các tuyến đường này nên các tuyến đường địa phương bị xuống cấp, hư hỏng nặng nề. Do đó, UBND tỉnh đã nhiều lần có văn bản đề nghị Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải bố trí kinh phí hoàn trả các tuyến đường địa phương kết nối Quốc lộ 1 (*tổng cộng 13 tuyến đường kết nối*), nhưng đến nay vẫn chưa được giải quyết.

- Về hệ thống Điện chiếu sáng trên tuyến Quốc lộ 1: Sau khi tuyến Quốc lộ 1 qua địa bàn tỉnh được đầu tư nâng cấp, mở rộng hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng, đã nâng cao năng lực lưu thông vận chuyển hàng hóa, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội. Tuy nhiên, bên cạnh những thuận lợi vẫn còn tồn tại nhiều bất cập, đặc biệt phát sinh nhiều điểm đen, đoạn đường tiềm ẩn tai nạn giao thông, nhất là các đoạn đường đi qua khu dân cư nhưng không được lắp đặt hệ thống điện chiếu sáng. Theo báo cáo của Ban An toàn giao thông tỉnh trong năm 2016, tại nạn giao thông trên tuyến Quốc lộ 1 tăng so với năm 2015, trên cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết và số người bị thương, trong đó số người chết tăng 13,8%. UBND tỉnh Bình Định đã kiến nghị Bộ Giao thông vận tải cho đầu tư xây dựng hệ thống điện chiếu sáng trên tuyến Quốc lộ 1, tại các khu dân cư và các nút giao thông quan trọng nhưng chưa được xem xét, giải quyết.

(Kèm theo bảng tổng hợp các dự án BOT đã hoàn thành trên địa bàn tỉnh).

UBND tỉnh Bình Định kính báo cáo Đoàn Giám sát Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Kinh tế Quốc hội;
- Văn phòng Chính phủ
- CT UBND tỉnh;
- PCT Phan Cao Thắng;
- Sở GTVT;
- CVP, PVP CN;
- Lưu: VT, K19. (M.9b)

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

CHỦ TỊCH



Phan Cao Thắng

PHỤ LỤC

BẢNG TỔNG HỢP CÁC DỰ ÁN GIAO THÔNG BOT ĐÃ HOÀN THÀNH ĐƯA VÀO SỬ DỤNG

(Kèm theo Văn bản số 7BC-UBND ngày 24/3/2017 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định)



TT	Tên dự án	Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền	Doanh Nghiệp dự án	Nhà đầu tư	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư (triệu đồng)	Tổng dự toán	Tổng quyết toán (triệu đồng)					Ngân hàng cung cấp tín dụng	Thời gian xây dựng (tháng/năm)		Thời gian thu phí (tháng/năm)		Trạm thu phí	Khoảng cách giữa các trạm thu phí
								Tổng	Phần NSNN, trái phiếu chính phủ, ODA	Phần BOT				Khởi công	Hoàn thành	Bắt đầu	Kết thúc		
										Tổng	Vốn chủ sở hữu	Vốn vay ngân hàng							
Dự án giao thông đường bộ (bao gồm cả cầu)																			
1	Dự án Đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Km1125 –Km1153 tỉnh Bình Định theo hình thức hợp đồng BOT	Bộ Giao thông vận tải	Công ty Cổ phần BOT Bắc Bình Định	Liên danh Nhà đầu tư (Tổng Công ty Thành An-Công ty TNHH MTV, Công ty CP Tư vấn Đầu tư xây dựng Bắc Ái, Công ty CP Đầu tư xây dựng Vinaconex – PVC, Công ty Cổ phần Đầu tư và Phát triển Long Trung Sơn)	28,6	1.644				1.644	239,4	1.404,6	BIDV	6/2013	05/2016	7/2016		Km1148 + 1300	63,3 Km
2	Dự án Đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Km1212+400 –Km1265 thuộc tỉnh Bình Định và tỉnh Phú Yên theo hình thức hợp đồng BOT	Bộ Giao thông vận tải	Công ty TNHH Đầu tư BOT Bình Định	Liên danh Nhà đầu tư Công ty Cổ phần đầu tư Năng lượng Xây dựng Thương mại Hoàng Sơn - Công ty Cổ phần Đầu tư Kiến Hoàng	40,6	2.045				2.045	279,13	1.762,17	BIDV	3/2013	04/2016	5/2016		Km1212+ 550	63,3 Km
3	Dự án Đầu tư xây dựng công trình cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 19 đoạn Km17+027 –Km50+000 trên địa phận tỉnh Bình Định và Km 108+000- Km131+300 trên địa phận tỉnh Gia Lai theo hình thức hợp đồng BOT	Bộ Giao thông vận tải	Công ty TNHH BOT 36.71	Tổng công ty 36	55.7	2.045							Vietin bank	12/2013	04/2016	6/2016		Km49+ 550; Km124+ 720	75,17 Km