

Số: 3555 /BKHDĐT-TH
V/v trả lời chất vấn của
đại biểu Quốc hội Đinh Duy Vượng
tại Kỳ họp thứ 2

Hà Nội, ngày 28 tháng 4 năm 2017

Kính gửi:

- Đại biểu Đinh Duy Vượng;
- Trưởng đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Gia Lai.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư nhận được văn bản số 538/TTKQ-GS ngày 29/3/2017 của Tổng Thư ký Quốc hội đề nghị Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư trả lời chất vấn của đại biểu Đinh Duy Vượng thuộc Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Gia Lai. Sau khi nghiên cứu, Bộ Kế hoạch và Đầu tư trả lời chất vấn của đại biểu như sau:

Nội dung chất vấn 1: *Các dự án BOT đã mang lại nhiều kết quả tích cực cho xã hội. Tuy nhiên, các dự án BOT cũng gây ra sự phản đối, thậm chí gay gắt của dân, trong đó có trạm thu phí trên địa bàn tỉnh Gia Lai. Qua kết quả kiểm toán 27 dự án BOT, đã chỉ ra nhiều tồn tại trong lập, phê duyệt, thẩm định dự án, vị trí đặt các trạm thu phí và nhiều kẽ hở pháp lý khác. Qua kiểm toán đã có 26/27 dự án phải điều chỉnh thời gian thu phí. Riêng đối với dự án Quốc lộ 19 là con đường độc đạo gần nhất từ cảng biển Quy Nhơn nối với 02 cửa khẩu quốc tế của tỉnh Gia Lai - Kon Tum và đường Hồ Chí Minh. Đoạn từ Pleiku - Quy Nhơn khoảng 160 Km nhưng cách làm BOT lạ đời chỉ cải tạo, nâng cấp hai đầu tuyến đường để lập 2 trạm thu phí (tỉnh Gia Lai là 23,5 Km, đoạn thuộc tỉnh Bình Định là 33,27 Km) mà tuyến đường này vẫn còn khai thác tốt trong nhiều năm nữa (từ đèo Mangyang). Riêng tuyến giữa dài nhất khoảng gần 100 Km rất xấu (có đèo An Khê) là khó khăn nhất, xuống cấp nhất, cần thiết nhất nhưng không làm, HĐND các cấp đã kiến nghị nhiều lần. Xin Bộ trưởng cho biết:*

a) *Giải pháp khắc phục những tồn tại Kiểm toán đã chỉ ra ở các dự án BOT?*

b) *Tuyến đường còn lại giữa hai trạm thu phí trên Quốc lộ 19, khi nào khởi công, phương thức thực hiện dự án?*

Trả lời:

a) Về giải pháp khắc phục những tồn tại Kiểm toán Nhà nước đã chỉ ra ở các dự án BOT:

Trong giai đoạn từ 2010 đến nay, trong bối cảnh nguồn lực của đất nước còn đang rất khó khăn nhưng phải thực hiện nhiều mục tiêu Nghị quyết Đại hội Đảng và Quốc hội đã đề ra. Đảng, Nhà nước đã quan tâm đến đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông, tuy nhiên do khả năng cân đối nguồn lực khó khăn nên chưa thể đáp ứng được hết nhu cầu. Do đó, chủ trương xã hội hóa đầu tư cho hạ tầng giao thông đã được đẩy mạnh nhằm huy động thêm các nguồn lực, giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước. Đầu tư theo hình thức Hợp đồng BOT đã được quy định tại Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 của Chính phủ về đầu tư theo các hình thức BOT, BT, BTO, Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP.

Tính đến nay, về cơ bản, các dự án giao thông BOT đã phát huy hiệu quả, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội; tạo điều kiện thuận lợi về giao thông, nâng cao an toàn giao thông. Tuy nhiên, do việc mở rộng đầu tư theo hình thức BOT nên các trạm thu phí tăng lên đáng kể so với giai đoạn trước đây. Trong thời gian đầu doanh nghiệp và người dân đã có thói quen tham gia giao thông không phải trả phí, sẽ có những phản ứng nhất định đối với sự gia tăng của các trạm thu phí. BOT là hình thức đầu tư phổ biến trên thế giới, trong điều kiện nguồn lực nhà nước còn khó khăn, đầu tư theo hình thức BOT giúp cho các dự án giao thông có thể triển khai và hoàn thành sớm, tạo điều kiện cho người dân, doanh nghiệp được sử dụng hạ tầng giao thông tốt hơn, tham gia giao thông thuận lợi hơn, với thời gian rút ngắn hơn, nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội nói chung. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề nghị đại biểu Quốc hội chia sẻ, giải thích rõ để người dân và doanh nghiệp hiểu và đồng thuận với chủ trương đầu tư các công trình giao thông đường bộ theo hình thức PPP để phục vụ sự nghiệp phát triển chung của đất nước.

Đối với kết quả kiểm toán 27 dự án BOT của Kiểm toán Nhà nước, đề nghị Kiểm toán Nhà nước công bố, chính xác về số liệu kiểm toán để người dân và doanh nghiệp hiểu tích cực hơn về chủ trương của Đảng, Nhà nước đối với các dự án BOT giao thông.

Đối với các dự án BOT, giá trị quyết toán cuối cùng sẽ quyết định việc tính toán chính xác thời gian thu phí, vì vậy các dự án BOT khi chưa quyết toán thì chưa thể xác định chính xác thời gian thu phí, thời gian thu phí hiện tại chỉ là tạm tính trên tổng mức đầu tư (bao gồm cả chi phí dự phòng) theo

hợp đồng đã ký kết giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư. Đồng thời, trong suốt quá trình thu phí, cơ quan nhà nước có thẩm quyền tiếp tục giám sát để điều chỉnh thời gian thu phí.

b) Về tuyến đường còn lại giữa hai trạm thu phí trên Quốc lộ 19 nối 02 tỉnh Bình Định và Gia Lai, khi nào khởi công:

Quốc lộ 19 nối 02 tỉnh Bình Định và Gia Lai từ Cảng Quy Nhơn đến cửa khẩu Lê Thanh (Gia Lai) được đầu tư như sau:

- Đoạn từ Cảng Quy Nhơn đến giao Quốc lộ 1A, khoảng 17 Km đầu tư vốn giữa ngân sách trung ương và ngân sách địa phương.

- Đoạn từ Km 17+27 - Km 50+00 địa phận tỉnh Bình Định và Km 108+00 - Km 131+300 trên địa bàn tỉnh Gia Lai được đầu tư theo hình thức Hợp đồng BOT, đã hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng và thu phí. Theo tính toán của nhà đầu tư, sau khi quyết toán công trình còn dư một phần kinh phí, nhà đầu tư đã đề xuất và được Bộ Giao thông vận tải cho phép đầu tư tiếp đoạn qua tỉnh Gia Lai từ Km 90+00 đến Km 108+00, dài khoảng 18 Km. Hiện nay, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đang làm thủ tục điều chỉnh Giấy chứng nhận đầu tư trong nước đối với Dự án theo quy định, Dự án sẽ triển khai sau khi nhà đầu tư được cấp Giấy chứng nhận đầu tư điều chỉnh nêu trên.

- Các đoạn còn lại trên Quốc lộ 19 được đầu tư theo Dự án tăng cường kết nối giao thông khu vực Tây Nguyên vay vốn Ngân hàng thế giới - WB. Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận cho sử dụng khoản vay IDA của Ngân hàng thế giới để đầu tư. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính và Ngân hàng Nhà nước Việt Nam tiến hành các thủ tục đầu tư theo quy định để sớm triển khai thực hiện dự án.

Nội dung chất vấn 2: *Thực trạng đầu tư nhiều dự án ngàn tỷ thua lỗ nặng và lãng phí nghiêm trọng, riêng ngành công thương có tới 12 dự án, một số bộ, địa phương cũng có các dự án tương tự (Trung tâm dạy nghề các huyện trên toàn quốc; các cụm công nghiệp huyện; một số công trình vui chơi giải trí, dự án dạy và học ngoại ngữ, ...). Nhiều doanh nghiệp nhà nước “thua lỗ”, cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước không minh bạch. Những vấn đề trên đã và đang gây bất bình, giảm niềm tin của nhân dân với Đảng, Nhà nước. Tuy nhiên, không có cá nhân nào chịu trách nhiệm. Chóng lãng phí đầu tư công phải bắt đầu từ khâu quy hoạch và lập kế hoạch đầu tư.*

Xin Bộ trưởng cho biết: các giải pháp hiệu quả nhất để xử lý những yếu

kém trên nhằm hạn chế thất thoát, lãng phí đồng thời thu hồi được tài sản của nhà nước. Đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016-2020 tới đây Bộ trưởng có cam kết khắc phục, ngăn chặn có hiệu quả yếu kém tương tự?

Trả lời:

Đầu tư công trong thời gian qua được Quốc hội, Chính phủ cũng như các bộ, ngành đã ban hành nhiều văn bản pháp lý chặt chẽ, cụ thể:

Luật Đầu tư công số 49/2014/QH13; Nghị định số 77/2015/NĐ-CP ngày 10/9/2015 của Chính phủ về kế hoạch đầu tư trung hạn và hằng năm; Nghị định số 136/2015/NĐ-CP ngày 31/12/2015 của Chính phủ về hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư công; Nghị định số 84/2015/NĐ-CP ngày 30/9/2015 của Chính phủ về giám sát và đánh giá đầu tư; Nghị định số 131/2015/NĐ-CP ngày 25/12/2015 của Chính phủ hướng dẫn về dự án quan trọng quốc gia,... Qua đó, gán trách nhiệm cụ thể trong việc ra quyết định đầu tư chương trình, dự án đầu tư công của người có thẩm quyền.

Đối với các dự án lớn chậm tiến độ, kém hiệu quả, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 2551/QĐ-TTg ngày 30/12/2016 về việc thành lập Ban chỉ đạo xử lý các tồn tại, yếu kém của một số dự án và doanh nghiệp chậm tiến độ, kém hiệu quả thuộc ngành công thương. Trong đó, Ban chỉ đạo có nhiệm vụ:

- Chỉ đạo Bộ Công Thương, các Tập đoàn, Tổng công ty và các đơn vị liên quan thực hiện các yêu cầu cụ thể và các giải pháp đã được Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo tại các văn bản liên quan để xử lý các vướng mắc, khó khăn; đánh giá năng lực sản xuất của các doanh nghiệp trong nước, cũng như tình hình nhập khẩu, tiêu thụ sản phẩm có liên quan đến từng dự án để đề xuất những giải pháp cụ thể cho từng dự án, nghiên cứu vận dụng các quy định linh hoạt trong các Hiệp định thương mại mà Việt Nam tham gia để bảo vệ tốt nhất thị trường trong nước, phù hợp với các cam kết quốc tế; rà soát và đổi mới công tác quản trị doanh nghiệp, kiểm soát chi phí sản xuất, giảm giá thành sản phẩm; đàm phán với các đối tác về phương án hợp tác đầu tư và chuyển nhượng dự án.

- Tiếp tục chỉ đạo các bộ, ngành, các Tập đoàn, Tổng công ty đánh giá kỹ hơn, rõ hơn toàn bộ dự án từ chủ trương đến việc thực hiện đầu tư, vận hành dự án, đặc biệt về công nghệ xem xét tính đồng bộ của công nghệ, thiết bị sử dụng, đội ngũ cán bộ quản lý dự án, chất lượng nhà thầu; có biện pháp xử lý dứt điểm đối với các dự án nhà thầu chậm tiến độ, không đúng cam kết;

kiểm tra lại sự phù hợp của tăng vốn đầu tư của từng công đoạn từng dự án, xác định rõ nguyên nhân, đề ra giải pháp khắc phục và đề xuất xử lý các vi phạm.

- Đề xuất Thủ tướng Chính phủ về công tác thanh tra, kiểm toán, điều tra làm rõ thực trạng hoạt động, thực trạng tài chính của các doanh nghiệp, dự án làm căn cứ xây dựng các phương án tái cơ cấu, xử lý cụ thể đối với từng dự án, doanh nghiệp và làm rõ sai phạm, trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân có liên quan để xử lý theo quy định của pháp luật.

Trong thời gian tới, Bộ Kế hoạch và Đầu tư sẽ tiếp tục phối hợp với các cơ quan liên quan tăng cường thanh tra, kiểm tra, giám sát các dự án đầu tư công, bảo đảm hiệu quả đầu tư, tránh thất thoát, lãng phí.

Trên đây là nội dung Bộ Kế hoạch và Đầu tư trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội Đinh Duy Vượt thuộc Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Gia Lai.

Nhân dịp này, xin trân trọng cảm ơn Quý Đại biểu về sự quan tâm và cộng tác chặt chẽ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- VPQH: Vụ Phục vụ hoạt động giám sát;
- VPCP: Vụ III;
- Bộ KH&ĐT: Bộ trưởng (để b/c); Các vụ: KHCT&ĐT, GS&TĐĐT; Thanh tra Bộ;
- Lưu VT, Vụ THKTQD.



Nguyễn Chí Dũng