

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH QUẢNG NGÃI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: ~~1449~~ UBND-CN XD

Quảng Ngãi, ngày 20 tháng 3 năm 2017

V/v 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
giai đoạn 2011 - 2016”

TRUNG TÂM CÔNG BÁO & TIN HỌC Q. NGÃI

CV ĐẾN	Số:.....2382.....
	Ngày: 21/3/17.....
	Chuyên:.....

Kính gửi: Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh

Thực hiện yêu cầu của Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh tại Công văn số 173/CV-ĐĐBQH ngày 22/02/2017 về việc 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 xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2011 - 2016, UBND tỉnh báo cáo Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh, cụ thể như sau:

Phần I
**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**

I. Việc 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)

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

a) Đường lối, chủ trương, chính sách của Đảng.

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI của Đảng đã xác định một trong những nhiệm vụ trọng tâm giai đoạn 2011 - 2015 là: “*Xây dựng đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, nhất là hệ thống giao thông, yếu tố đang gây ách tắc, cản trở sự tăng trưởng kinh tế, gây bức xúc trong nhân dân*”. Tuy nhiên, ngay từ khi triển khai kế hoạch 5 năm 2011-2015, ngành giao thông vận tải đã phải đối mặt với những khó khăn, thách thức lớn là vốn đầu tư thiếu trầm trọng. Đồng thời, triển khai Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ, nhiều công trình phải dừng, đình hoãn, gián tiến độ. Sự xuống cấp, quá tải của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đã trở thành “điểm nghẽn” cản trở sự phát triển kinh tế - xã hội.

Chính vì thế, tại Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI đã đưa ra giải pháp: “*Thu hút các thành phần kinh tế, kể cả các nhà*

đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, đảm bảo lợi ích thỏa đáng của nhà đầu tư; mở rộng hình thức Nhà nước và nhân dân cùng làm...; có cơ chế, chính sách phù hợp để thu hút nhà đầu tư vào lĩnh vực kết cấu hạ tầng...". Từ đó, trong các năm 2013, 2014, 2015, Chính phủ đã chỉ đạo bằng các Nghị quyết của phiên họp Chính phủ đầu năm: *"Phải đa dạng hóa các hình thức huy động vốn, các hình thức đầu tư; đẩy mạnh hợp tác theo hình thức đối tác công tư (PPP) và các hình thức đầu tư không sử dụng vốn ngân sách nhà nước để huy động tối đa nguồn lực cho đầu tư phát triển kinh tế - xã hội"*.

b) Các văn bản pháp luật của các cơ quan trung ương

- Luật Đấu thầu 43/2013/QH13 ngày 26/11/2013.
- Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014.
- Luật Đầu tư công số 49/2014/QH13 ngày 18/6/2014.
- Luật Đầu tư số 67/2014/QH13 ngày 26/11/2014.
- 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 một số điều của Luật đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư.
- Nghị định số 59/2015/NĐ-CP ngày 18/6/2015 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng.
- Thông tư 02/2016/TT-BKHĐT ngày 01/3/2016 của Bộ trưởng 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 55/2016/TT-BTC ngày 23/3/2016 của Bộ trưởng 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.
- Thông tư 06/2016/TT-BKHĐT ngày 28/6/2016 của Bộ trưởng 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 Bộ trưởng 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.

c) Các văn bản pháp luật của các cấp chính quyền địa phương.

Quyết định số 224/QĐ-UBND ngày 18/5/2016 của UBND tỉnh Quảng Ngãi về việc ban hành quy định về trình tự thực hiện dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi.

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

a) Tính cấp thiết và kịp thời: Việc ban hành Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư

và Nghị định số 30/2015/NĐ-CP ngày 17/3/2015 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật đấu thầu về lựa chọn nhà đầu tư (*thay thế cho Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 và Nghị định số 24/2011/NĐ-CP ngày 05/4/2011*) và các Thông tư hướng dẫn của các Bộ là hết sức cần thiết và kịp thời để tăng cường hiệu quả trong công tác quản lý các dự án BOT.

b) Tính phù hợp: Cơ bản phù hợp với yêu cầu của thực tiễn.

c) Tính đầy đủ, đồng bộ, thống nhất: Các chính sách, pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT hiện nay đã cơ bản đầy đủ, đồng bộ, thống nhất.

d) Tính hiệu lực, hiệu quả: Các văn bản đã quy định về trách nhiệm và xử lý trách nhiệm tập thể/cá nhân; chế tài xử lý sau kiểm tra, thanh tra, kiểm toán, khắc phục hậu quả đảm bảo hiệu lực, hiệu quả.

II. Hạn chế, vướng mắc và nguyên nhân

1. Đánh giá những hạn chế, vướng mắc

Việc chậm ban hành các quy định về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT để thay thế cho Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 và Nghị định số 24/2011/NĐ-CP ngày 05/4/2011 (*Đến năm 2016 các nội dung chính sách, pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT mới được ban hành cơ bản đầy đủ*) đã chưa kịp thời giải quyết các hạn chế, bất cập của các quy định cũ để công tác quản lý các dự án BOT được chặt chẽ, hiệu quả hơn.

2. Nguyên nhân của hạn chế, vướng mắc

Đây là hình thức đầu tư mới, phức tạp hơn nhiều so với đầu tư công trong điều kiện thể chế pháp lý chưa hoàn thiện nên còn một số tồn tại cần nhận diện một cách đầy đủ để có giải pháp khắc phục.

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. Đánh giá tình hình triển khai, tổ chức thực hiện đối với các dự án giao thông BOT do địa phương quyết định đầu tư

Trong giai đoạn 2011 - 2016 trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi không có dự án giao thông BOT do địa phương quyết định đầu tư.

1. Chiến lược, quy hoạch

- Các căn cứ chiến lược phát triển, quy hoạch có liên quan đến các dự án BOT. Việc triển khai thực hiện, cụ thể hóa chiến lược, quy hoạch.

+ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

+ Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

+ Quyết định số 2054/QĐ-TTg ngày 23/11/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

- Chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông của địa phương

+ Quyết định số 136/QĐ-UBND của UBND tỉnh Quảng Ngãi về việc phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

2. Chủ trương đầu tư

3. Quyết định đầu tư

a) Việc lập, thẩm định, phê duyệt và công bố dự án: Thực hiện theo quy định tại Điều 3, Quyết định số 224/QĐ-UBND ngày 18/5/2016 của UBND tỉnh Quảng Ngãi.

b) Việc lập, thẩm định, phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi: Thực hiện theo quy định tại Điều 4, Quyết định số 224/QĐ-UBND ngày 18/5/2016 của UBND tỉnh Quảng Ngãi.

c) Việc tổ chức lựa chọn nhà đầu tư, đàm phán và ký kết thỏa thuận đầu tư, hợp đồng dự án: Thực hiện theo quy định tại Điều 5 và Điều 6, Quyết định số 224/QĐ-UBND ngày 18/5/2016 của UBND tỉnh Quảng Ngãi.

d) Việc thực hiện thủ tục cấp giấy chứng nhận đăng ký đầu tư và thành lập doanh nghiệp dự án: Thực hiện theo quy định tại Điều 6, Quyết định số 224/QĐ-UBND ngày 18/5/2016 của UBND tỉnh Quảng Ngãi.

4. Triển khai thực hiện dự án: Thực hiện theo quy định tại Điều 7, Quyết định số 224/QĐ-UBND ngày 18/5/2016 của UBND tỉnh Quảng Ngãi.

5. Vận hành khai thác, bảo trì, bảo dưỡng và chuyển giao: Thực hiện theo quy định tại Điều 7, Quyết định số 224/QĐ-UBND ngày 18/5/2016 của UBND tỉnh Quảng Ngãi.

6. Công tác truyền thông: Thực hiện thường xuyên, liên tục theo các quy định.

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

Trong giai đoạn 2011 - 2016 trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi có 01 dự án giao thông BOT do Bộ Giao thông vận tải quyết định đầu tư theo Quyết định số 479/QĐ-BGTVT ngày 22/02/2013:

- Tên dự án: Dự án Đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 đoạn km1063+877 - Km1192+577, tỉnh Quảng Ngãi theo hình thức hợp đồng BOT.

- Nhà đầu tư: Công ty TNHH BOT Thiên Tân - Thành An.

1. Về thỏa thuận đầu tư

- Thỏa thuận về phạm vi, quy mô và hướng tuyến của dự án.

2. Về chấp thuận phương án

- Thu hồi đất, bồi thường, giải phóng mặt bằng: Được tách thành Tiểu dự án GPMB riêng và giao cho tỉnh thực hiện công tác bồi thường, GPMB của dự án.

- Chính sách đối với cư dân chịu ảnh hưởng của dự án: Thực hiện theo quy định của tỉnh Quảng Ngãi về công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi nhà nước thu hồi đất.

- Thời gian thu phí và mức phí:

+ Thống nhất vị trí xây dựng trạm thu phí tại Km1064+730, Quốc lộ 1 để hoàn vốn dự án.

+ Thống nhất biểu mức thu phí theo yêu cầu của Bộ Tài chính.

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

- Góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng của địa phương.

- Góp phần giảm ùn tắc giao thông, hạn chế tai nạn giao thông, giảm chi phí vận tải.

- Tuy nhiên, trong quá trình tổ chức thu phí, ngày 05/8/2016 một số hộ dân ở khu vực xung quanh Trạm thu phí thuộc địa bàn huyện Tư Nghĩa đã tụ tập, cản trở, gây ách tắc giao thông tại Km1064+730, Quốc lộ 1. Sau khi lãnh đạo UBND tỉnh, chính quyền địa phương và các cơ quan chức năng của tỉnh tiếp xúc đối thoại và vận động nhân dân chấp hành theo đúng quy định của pháp luật, đến khoảng 18 giờ 40 phút cùng ngày, vụ việc xảy ra được giải quyết, tuyến Quốc lộ 1 được thông xe trở lại bình thường. Nguyên nhân chính xảy ra vụ việc trên là do những người dân có phương tiện ở xung quanh Trạm thu phí bức xúc về việc phải thường xuyên mua vé qua Trạm thu phí hàng ngày, có những ngày họ qua Trạm thu phí từ 4 đến 5 lượt để quan hệ công việc làm ăn, vận chuyển hành khách, hàng hóa trên địa bàn.

Để giải quyết dứt điểm kiến nghị của nhân dân, tránh tái diễn tình trạng tụ tập cản trở, không cho xe lưu thông trên tuyến Quốc lộ 1, UBND tỉnh đang kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét giảm mức phí cho các phương tiện trên địa bàn huyện Tư Nghĩa, tỉnh Quảng Ngãi khi qua Trạm thu phí tại km 1064+730, QL1

4. Công tác truyền thông:

Công tác truyền thông được thực hiện thường xuyên, liên tục và đã được nhân dân đồng tình ủng hộ trong quá trình triển khai dự án đặc biệt là các nội dung liên quan đến công tác bồi thường, GPMB và tái định cư.

5. Công tác giám sát trong quá trình khai thác:

Thông tin về dự án được thực hiện công khai để nhân dân tham gia giám sát, phát hiện những tồn tại trong quá trình triển khai dự án (chất lượng, ATGT, VSMT,...) để cơ quan chức năng có những biện pháp xử lý kịp thời, đảm bảo tiến độ và chất lượng công trình.

III. Đánh giá kết quả đạt được

1. Đánh giá kết quả đạt được sau quá trình thực hiện đầu tư và khai thác các công trình giao thông BOT giai đoạn năm 2011 - 2016.

a) Về tổng nguồn lực đầu tư 2011 - 2016:

b) Kết quả huy động nguồn lực theo hình thức BOT: 1.642.000 tỷ đồng.

c) Đánh giá hiệu quả tổng thể của các dự án giao thông theo hình thức BOT:

- Lợi ích quốc gia (Nhà nước) (trong đó có lợi ích của địa phương): Việc đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông từ nguồn vốn huy động ngoài ngân sách đã phát huy hiệu quả, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, góp phần ổn định kinh tế vĩ mô, giảm áp lực nợ công, kích cầu sản xuất trong nước, đảm bảo an ninh - quốc phòng, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông và trực tiếp làm tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

- Lợi ích Nhà đầu tư (Doanh nghiệp): Lợi nhuận được xác định cụ thể trong phương án tài chính trên nguyên tắc đảm bảo các chỉ tiêu hiệu quả của dự án và kết quả đàm phán giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền với nhà đầu tư, phù hợp với quy định tại Thông tư 166/2011/TT-BTC ngày 17/11/2011 của Bộ Tài chính (nay là Thông tư 55/2016/TT-BTC ngày 23/3/2016).

- Lợi ích của người dân (cộng đồng):

+ Các tuyến đường được đầu tư nâng cấp, xây dựng mới đã mang lại nhiều lợi ích do rút ngắn được thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách, tiết kiệm nhiên liệu, giảm chi phí sửa chữa, khấu hao phương tiện; lợi ích mang lại cho người sử dụng lớn hơn so với mức phí người sử dụng phải đóng; Đó là chưa kể đến các lợi ích khác không định lượng được bằng tiền mà các dự án mang lại như giảm thiểu tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường...

+ Dự án thực sự đã có tác động trực tiếp tới việc kích cầu trong đầu tư xây dựng giao thông, tạo ra cơ hội lớn về đầu tư, tạo việc làm, thu nhập cho doanh nghiệp và người lao động đối với nhiều doanh nghiệp trong lĩnh vực xây dựng công trình giao thông, sản xuất, cung ứng vật liệu xây dựng...

2. Đánh giá kết quả sử dụng nguồn vốn ngân sách Nhà nước thông qua trái phiếu Chính phủ cho tuyến Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh giai đoạn 2014 - 2016 (nếu có)

- Việc triển khai và hoàn thành các Dự án trên tuyến Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh là một bước hiện thực hóa một trong những mục tiêu quan trọng đã được Nghị quyết số 13-NQ/TW của Trung ương Đảng 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*" đặt ra.

- Việc thực hiện một Dự án hạ tầng giao thông có quy mô lớn nhất từ trước tới nay (116.000 tỷ đồng, tương đương hơn 5 tỷ đô la Mỹ) trong khi chỉ sử dụng 54% kinh phí từ NSNN, huy động được hơn 46% kinh phí từ nguồn ngoài NSNN là một bước đột phá lớn, hiện thực hóa chủ trương của Đảng về *"Thu hút mạnh 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..."* (Nghị quyết 13-NQ/TW), giảm gánh nặng cho NSNN trong điều kiện hết sức khó khăn hiện nay. Thành công của Dự án cũng đã chứng minh tính đúng đắn trong việc lựa chọn đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, tập trung nguồn lực để đầu tư dự án có tác dụng liên vùng, liên lãnh thổ mà Đảng và Nhà nước đã có chủ trương.

- Sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đã tạo được niềm tin, sự đồng thuận cao của quần chúng nhân dân trong việc thực hiện chủ trương, đường lối của Đảng, trong giải quyết xử lý các vấn đề khó khăn, phức tạp của Dự án, như công tác giải phóng mặt bằng, đảm bảo giao thông...

- Việc hoàn thành và đặc biệt là hoàn thành sớm Dự án so với kế hoạch đề ra từ 12 tháng đến 18 tháng có ý nghĩa hết sức to lớn, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng của các khu vực có Dự án đi qua và của cả nước.

IV. Những hạn chế, bất cập và nguyên nhân

1. Những hạn chế, bất cập; các vi phạm và xử lý

Các tồn tại, khó khăn tập trung vào một số nhóm vấn đề: nguồn vốn đầu tư huy động tập trung chủ yếu vào lĩnh vực đường bộ nên chưa tác động tích cực đến việc tái cơ cấu thị phần vận tải; chất lượng một số công trình chưa cao; việc quản lý chi phí xây dựng một số dự án còn hạn chế; một số trạm thu phí bố trí chưa hợp lý dẫn đến người sử dụng không có sự lựa chọn; công tác quản lý doanh thu chưa tốt; thông tin về dự án chưa được công bố rộng rãi tạo điều kiện cho người sử dụng giám sát; các dự án đều áp dụng hình thức chỉ định thầu lựa chọn nhà đầu tư nên tính cạnh tranh chưa cao; hệ thống pháp lý chưa hoàn thiện; chưa thu hút được nhà đầu tư nước ngoài; năng lực các chủ thể còn hạn chế đặc biệt là các nhà đầu tư...

2. Nguyên nhân của những hạn chế, bất cập

- Đây là hình thức đầu tư mới, phức tạp hơn nhiều so với đầu tư công trong điều kiện thể chế pháp lý chưa hoàn thiện nên còn một số tồn tại cần nhận diện một cách đầy đủ để có giải pháp khắc phục.

- Dự án có đặc thù trải dài qua các huyện, thành phố trong tỉnh với nhiều vùng địa hình, địa chất, khí hậu thời tiết khác nhau, công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư có khối lượng rất lớn, đặc biệt nhiều diện tích đất trồng lúa bị ảnh hưởng, nên khi triển khai gặp khó khăn và phức tạp. Bên cạnh đó, Dự án nằm trên các tuyến đường huyết mạch theo trục kinh tế Bắc - Nam và khu vực Tây Nguyên, vừa thi công vừa phải đảm bảo giao thông, có đặc thù

thời tiết mùa mưa kéo dài, nên thời gian có thể thi công ngắn khiến cho công tác đảm bảo an toàn giao thông cũng gặp nhiều khó khăn. Việc triển khai đồng loạt các dự án thành phần vào cùng một thời điểm, dẫn đến nguồn cung cấp vật liệu, đặc biệt là đá trên địa bàn thi công khan hiếm, các mỏ vật liệu địa phương có trữ lượng nhỏ, năng suất thấp do khai thác thủ công, nhiều mỏ trên địa bàn đã hết hạn khai thác cũng làm ảnh hưởng không nhỏ đến tiến độ các Dự án

V. Bài học kinh nghiệm

1. Trong công tác quyết định chủ trương đầu tư:

- Cần nắm chắc tình hình thực tế, tính toán đúng nhu cầu đầu tư phát triển để lựa chọn đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, tập trung nguồn lực đầu tư.
- Chủ động, tích cực trong việc huy động các nguồn lực, nhất là nguồn ngoài ngân sách để đầu tư phát triển thông qua việc tạo môi trường và điều kiện thuận lợi để mở rộng phạm vi, thu hút mạnh và sử dụng hiệu quả các nguồn lực bên ngoài, chú trọng xúc tiến đầu tư.

2. Trong công tác chỉ đạo điều hành, phối hợp thực hiện dự án:

- Bám sát chủ trương Nghị quyết Đảng và Nhà nước đã đề ra để xây dựng chương trình, kế hoạch triển khai toàn diện; phân công rõ ràng nhiệm vụ giữa các Bộ, ngành và địa phương đối với từng công việc cụ thể.
- Công tác chỉ đạo điều hành phải hết sức quyết liệt nhưng linh hoạt, tạo được sự lan tỏa từ các cấp lãnh đạo cao nhất tới từng cá nhân người thực thi công vụ. Trong quá trình tổ chức triển khai thực hiện nhiệm vụ, các chương trình công tác, quy chế phối hợp... cần thường xuyên kiểm điểm đánh giá mặt được, chưa được để kịp thời chỉ đạo, điều hành theo các mục tiêu đề ra.
- Huy động được sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, của các đoàn thể, cùng với việc tuyên truyền để nhận được sự đồng thuận cao của quần chúng nhân dân tham gia giải quyết các vấn đề khó khăn, phức tạp khi triển khai dự án, như trong công tác giải phóng mặt bằng, đảm bảo giao thông, đảm bảo an toàn giao thông...

3. Trong quản lý thực hiện dự án:

- Công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư cần sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, đi sâu, đi sát với người dân bị ảnh hưởng bởi dự án, giải quyết thấu đáo các khó khăn vướng mắc của người dân.
- Công tác quản lý về chất lượng, tiến độ thi công: phải xác lập kế hoạch thi công, tiêu chuẩn kỹ thuật và giải pháp thi công phù hợp. Trên cơ sở đó phân công trách nhiệm quản lý rõ ràng, mạch lạc kết hợp với các quy định về quản lý như kéo dài thời gian bảo hành công trình; dừng thu phí nếu chất lượng không đảm bảo; đánh giá xếp hạng lại nhà thầu; thay thế nhà thầu, nhà đầu tư không đủ năng lực.

- Công tác đảm bảo giao thông, đảm bảo an toàn giao thông, ATLĐ và VSMT phải được thực hiện thường xuyên, liên tục theo đúng các quy định hiện hành trong suốt quá trình thực hiện dự án.

Phần III

GIẢI PHÁP, KIẾN NGHỊ

1. Đối với Trung ương Đảng, Quốc hội và Chính phủ:

- Tiếp tục có những chủ trương, chính sách thu hút mọi nguồn lực, chú trọng nguồn lực ngoài ngân sách để đầu tư các công trình xây dựng mới. Trường hợp dự án đầu tư áp dụng hình thức hợp đồng BOT (có thu phí người sử dụng) cần đảm bảo quyền đi lại tối thiểu của người dân và người sử dụng dịch vụ có quyền lựa chọn khi tham gia giao thông; đối với các dự án cải tạo, nâng cấp đường hiện hữu thực sự cấp bách, không thể cân đối được nguồn vốn phải triển khai quy trình tham vấn ý kiến của Đoàn đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân và chỉ triển khai khi có sự đồng thuận của các bên.

- Chỉ đạo các cơ quan truyền thông, bên cạnh việc phát hiện và phản ánh một cách kịp thời các tồn tại hạn chế, cần tuyên truyền một cách khách quan nhằm tạo ra sự đồng thuận, thống nhất trong tất cả các chủ thể, toàn dân về chủ trương của Đảng và Chính phủ, tránh ảnh hưởng đến môi trường đầu tư của Việt Nam.

2. Đối với các Bộ, ngành:

- Cần tiếp tục nghiên cứu, ban hành các quy định, cơ chế, chính sách để thực hiện huy động vốn ngoài ngân sách cho các dự án lớn, đặc biệt là trong việc thực hiện các dự án theo hình thức PPP.

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư có tổng kết thực hiện Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ và Nghị định số 30/2015/NĐ-CP ngày 17/3/2015 của Chính phủ để nghiên cứu điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp; tạo cơ sở pháp lý thống nhất, đồng bộ cho hoạt động xã hội hóa các lĩnh vực nói chung và xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng.

- Bộ Tài chính chủ trì ban hành các thông tư hướng dẫn mức thu phí đảm bảo hài hòa giữa lợi ích Nhà nước - Nhà đầu tư - Người sử dụng. Trong đó, quy định mức miễn, giảm đối với các hộ dân bị ảnh hưởng trực tiếp ở lân cận vị trí đặt trạm thu phí đường bộ.

3. Đối với các địa phương:

Công tác bồi thường, GPMB được giao cho địa phương thực hiện. Thời gian thực hiện công tác bồi thường, GPMB thường kéo dài và không thể xác định một cách chính xác. Đây là quan ngại lớn nhất và bị động đối với các nhà đầu tư, đặc biệt là nhà đầu tư nước ngoài; nó ảnh hưởng rất lớn đến tiến độ và kinh phí xây dựng. Do đó, chính quyền địa phương cần huy động được

sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, của các đoàn thể, cùng với việc tuyên truyền để nhận được sự đồng thuận cao của quần chúng nhân dân tham gia giải quyết các vấn đề khó khăn, phức tạp khi triển khai dự án nhất là trong công tác bồi thường, GPMB.

(có Bảng 1, Bảng 2 kèm theo)

UBND tỉnh kính báo cáo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT Tỉnh ủy, TT HĐND tỉnh;
- CT, PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường;
- UBND các huyện: Tư Nghĩa, Mộ Đức, Đức Phổ;
- Công ty TNHH BOT Thiên Tân - Thành An;
- VPUB: CVP, TH, CBTH;
- Lưu: VT, CNXD.npb.167.



CHỦ TỊCH

Trần Ngọc Căng



Bảng 1

**TÌNH HÌNH BAN HÀNH VĂN BẢN PHÁP LUẬT VỀ ĐẦU TƯ VÀ
HỢP TÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG BOT**

(Kèm theo Công văn 1444/UBND-CNXD ngày 20/3/2017 của UBND tỉnh)

TT	Loại văn bản	Số hiệu/Tên văn bản, thời gian ban hành	Nội dung chồng chéo, mâu thuẫn, nội dung không còn phù hợp; nội dung còn thiếu cần bổ sung	Kiến nghị
I VĂN BẢN DO ĐỊA PHƯƠNG BAN HÀNH (HĐND VÀ UBND)				
1	Quyết định	Quyết định số 224/QĐ-UBND ngày 18/5/2016 của UBND tỉnh Quảng Ngãi về việc ban hành quy định về trình tự thực hiện dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi	-	-

Bảng 2
TỔNG HỢP CÁC DỰ ÁN GIAO THÔNG BOT ĐÃ HOÀN THÀNH ĐƯA VÀO SỬ DỤNG
 (Kèm theo Công văn số 141/UBND-TNXD ngày 20/3/2017 của UBND tỉnh)



TT	Tên dự án	Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền	Ban QLDA (Đại diện chủ đầu tư)	Nhà đầu tư	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư	Tổng dự toán	Phân BOT				Ngân hàng cung cấp tín dụng	Thời gian xây dựng (tháng/năm)		Thời gian thu phí (tháng/năm)		Trạm thu phí (Tên trạm)	Khoảng cách giữa các trạm thu phí		
								Phân BOT					Khởi công	Hoàn thành	Bắt đầu	Kết thúc				
								Tổng	NSNN, TPCP, ODA	Tổng	Vốn chủ sở hữu								Vốn vay Ngân hàng	Thuế VAT
I	Các dự án giao thông đường bộ (bao gồm cả cầu)																			
1	Dự án ĐTXD công trình mở rộng QL1 đoạn Km1063+877-Km1192+577, tỉnh Quảng Ngãi theo hình thức hợp đồng BOT	Bộ GTVT	Ban QLDA ATGT	Cty TNHH BOT Thiên Tân - Thành An	29,4	2.138,9	2.138,9	1.642,0	-	1.642,0	197,7	1.364,3	80,0	NH TMCP Sài Gòn - Hà Nội CN Khánh Hòa	6/2013	10/2015	8/2016	2037 (tạm tính theo hợp đồng, số năm chính thức sẽ điều chỉnh sau khi quyết toán dự án)	Km1064 +730, QL1	70km
II	Các dự án giao thông đường thủy																			
III	Các dự án giao thông hàng không																			