



TĂNG CƯỜNG QUẢN LÝ, KHAI THÁC TÀI SẢN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG

PHẠM THỊ TUYẾT

Tài sản kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng là nền tảng vật chất có vai trò quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Việc có kết cấu hạ tầng hiện đại, đồng bộ, thông suốt sẽ tạo tiền đề và là động lực cho nền kinh tế tăng trưởng nhanh, bền vững. Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI (năm 2011) đã xác định, xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn là một trong ba đột phá chiến lược giai đoạn 2011 - 2020.

Từ khóa: Tài sản kết cấu hạ tầng, kết cấu hạ tầng giao thông, tài sản công, khai thác quỹ đất

ENHANCING MANAGEMENT AND USE OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

Pham Thi Tuyet

Infrastructure assets and transport infrastructure in particular are the material foundation that plays an important role in socio-economic development of every country. A well-developed infrastructure will be a premise and motivator for economic sustainable development. The National Party Congress XI (2011) has determined to build a synchronous infrastructure system with a number of modern works focusing on transportation infrastructure system for large urban areas is a strategic breakthrough of the period 2011 - 2020.

Keywords: Infrastructure assets, transportation infrastructure, public assets, use of land

Ngày nhận bài: 18/3/2019

Ngày hoàn thiện biên tập: 8/4/2019

Ngày duyệt đăng: 12/4/2019

Tổng quan về tài sản kết cấu hạ tầng giao thông

Những năm gần đây, Đảng và Nhà nước đã quan tâm và tập trung nhiều nguồn lực để đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên cả nước với quy mô như sau:

- Tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có chiều dài khoảng 570.448 km (gồm 3 hệ thống chính: 21.109 km quốc lộ do Trung ương quản lý; 583 km đường cao tốc đã đưa vào khai thác, chưa kể các tuyến

đường cao tốc đang xây dựng sẽ đưa vào khai thác trong thời gian tới; 548.756 km hệ thống đường địa phương: 26.953 km đường đô thị, 28.911 km đường tỉnh, 492.892 km đường giao thông nông thôn) và trên 28 ngàn cây cầu lớn nhỏ các loại. Hệ thống tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên nước ta hiện đang đảm nhận khoảng 90% về vận tải hành khách và 70% về vận tải hàng hoá trong toàn bộ hệ thống giao thông vận tải của cả nước.

- Tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa có chiều dài khoảng 41.900 km; trong đó, khoảng 26.600 km (chiếm 63,33%) đã được đưa vào quản lý, khai thác (bao gồm đường thủy nội địa quốc gia và đường thủy nội địa địa phương), 3.200 km đường thủy ven biển và hàng trăm cửa sông vịnh kín. Trên các tuyến đường thủy nội địa có 255 cảng thủy nội địa, 8.506 bến thủy nội địa, chủ yếu do tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, khai thác, dựa vào điều kiện tự nhiên là chính và nhiều công trình phụ trợ.

- Tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt có chiều dài hơn 3.000 km, 287 ga, 1818 cầu lớn nhỏ, 39 hầm, 5.735 điểm giao cắt giữa đường bộ với đường sắt và các công trình phụ trợ lớn. Mặc dù là phương thức vận tải có nhiều lợi thế, tuy nhiên trong thời gian qua, hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt không được đầu tư phát triển mở rộng, mà còn bị thu hẹp do tháo gỡ một số tuyến. Vì thế, năng lực vận tải hiện nay đạt rất thấp (chỉ đạt khoảng 4,5% tổng lượng vận tải hành khách và khoảng 1,8% tổng lượng vận tải hàng hóa).

- Tài sản kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải có 44 cảng biển; 251 bến cảng với 87.549,6m dài cầu cảng; 41 tuyến luồng hàng hải vào cảng quốc gia công cộng và 10 tuyến luồng, luồng vào cảng chuyên dùng, 94 đèn biển và các công trình, thiết bị phụ trợ. Các cảng



biển được chia thành 06 nhóm gồm: Nhóm cảng biển phía Bắc Trung Bộ (nhóm 1); nhóm cảng biển phía Bắc Trung Bộ (nhóm 2); nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (nhóm 3); nhóm cảng biển Nam Trung Bộ (nhóm 4); nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm 5); nhóm cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long (nhóm 6). Trong tổng số 44 cảng biển, Nhà nước đã thực hiện cổ phần hóa 12 cảng biển và 29 cảng biển do tư nhân đầu tư, chỉ còn 03 cảng biển (An Thới, Cái Mép - Thị Vải và Cái Lân) do Nhà nước đầu tư, quản lý và khai thác.

- Tài sản kết cấu hạ tầng giao thông hàng không gồm có 22 cảng hàng không, sân bay (gồm 03 cảng hàng không quốc tế và 19 cảng hàng không nội địa). Các cảng hàng không, sân bay được chia theo 03 khu vực: Bắc - Trung - Nam, mỗi khu vực có 01 cảng hàng không quốc tế đóng vai trò trung tâm và các cảng hàng không nội địa vây quanh tạo thành một Cụm cảng hàng không:

(i) Cụm cảng hàng không, sân bay miền Bắc: Hiện tại có 06 cảng hàng không là Cảng hàng không quốc tế Nội Bài và 05 cảng hàng không nội địa (Vinh, Điện Biên, Nà Sản, Cát Bi, Đồng Hới);

(ii) Cụm cảng hàng không, sân bay miền Trung: Hiện có 08 cảng hàng không là Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Cảng hàng không quốc tế Phú Bài và 06 Cảng hàng không nội địa (Phù Cát, Cam Ranh, Tuy Hoà, Pleiku, Nha Trang, Chu Lai);

(iii) Cụm cảng hàng không, sân bay miền Nam: Hiện có 08 cảng hàng không là Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và 07 cảng hàng không nội địa (Buôn Ma Thuột, Liên Khương, Rạch Giá, Côn Sơn, Phú Quốc, Cà Mau, Cần Thơ).

Thực trạng quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông

Ở Việt Nam, tài sản kết cấu hạ tầng giao thông cơ bản bao gồm: đường bộ, hàng không, đường sắt, hàng hải và đường thủy nội địa. Đây là những tài sản công có giá trị rất lớn; thực hiện chức năng phục vụ lợi ích quốc gia, lợi ích công cộng. Thế nhưng Luật Quản lý, sử dụng tài sản nhà nước năm 2008 (là văn bản luật cao nhất lần đầu tiên được ban hành ở Việt Nam về quản lý, sử dụng tài sản nhà nước) lại không có các quy định cụ thể để điều chỉnh đối với nhóm tài sản này. Nhằm khắc phục, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017 đã bổ sung chế độ quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng (trong đó có hạ tầng giao thông), cụ thể:

Giai đoạn trước ngày Luật Quản lý, sử dụng tài sản công có hiệu lực thi hành

Giai đoạn này chưa có văn bản quy phạm pháp luật chung để quy định những nguyên tắc thống nhất trong quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông dưới góc độ một loại hình TSC (chỉ có lĩnh vực giao thông đường bộ quy định tại Nghị định số 10/2013/NĐ-CP ngày 11/01/2013 của Chính phủ) nên cơ chế về quản lý, sử dụng các loại tài sản kết cấu hạ tầng giao thông còn hạn chế cụ thể:

- Việc quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng giao thông mới chỉ thông qua các văn bản pháp luật chuyên ngành (luật và các văn bản dưới luật) do đó, mới chỉ quy định được một số nội dung liên quan đến tài sản như: Khái niệm, phân loại, cơ quan quản lý, các yếu tố vận hành về kỹ thuật mà chưa quy định cụ thể về: (i) Đối tượng được giao quản lý, đối tượng sử dụng của tài sản; (ii) Hạch toán, kế toán; (iii) Các hình thức khai thác, xử lý tài sản.

- Chưa có khung pháp lý đồng bộ, hoàn chỉnh để triển khai áp dụng các phương thức khai thác tiên tiến có hiệu quả đối với loại tài sản này như cho thuê quyền khai thác tài sản, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản... Thực tế này, phần nào ảnh hưởng tới việc xã hội hóa, thu hút các nguồn lực ngoài Nhà nước đầu tư vào lĩnh vực này.

- Quy định hiện hành về việc bảo trì tài sản hiện nay vẫn thực

BẢNG 1. NGUỒN THU TỪ KHAI THÁC TÀI SẢN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TỪ NĂM 2014-2018 (Tỷ đồng)

	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018
Nguồn thu phí sử dụng đường bộ của Quỹ bảo trì đường bộ	4.924	5.703	6.388	7.174	8.003
Thu phí sử dụng, tiền thuê tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt	408	385	304	309	-
Thu phí nhượng quyền khai thác cảng vụ hàng không	185	224	278	367	424
Thu phí bay qua vùng trời	-	-	1.638	1.782	2.010
Thu giá dịch vụ hạ cất cánh	-	-	-	1.991	2.434
Thu phí cảng vụ đường thủy nội địa (phí trọng tải tàu sông, tàu biển; lệ phí ra vào tàu sông, tàu biển)	50	48	57	60	85
Thu phí đảm bảo hàng hải, phí hoa tiêu hàng hải và phí cảng vụ hàng hải	1.953	2.324	2.915	2.348	2.574

Nguồn: Cục Quản lý Công sản



hiện theo hình thức đặt hàng, giao kế hoạch theo khối lượng, chưa bắt kịp với các phương thức tiên tiến như: Bảo trì theo chất lượng đầu ra; đấu thầu bảo trì công khai minh bạch, đánh giá theo chất lượng và tiết kiệm kinh phí.

Giai đoạn từ ngày Luật Quản lý, sử dụng tài sản công có hiệu lực thi hành

Những nội dung nguyên tắc và đổi mới cơ chế quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng (trong đó có hạ tầng giao thông) đã được quy định cụ thể trong Luật Quản lý, sử dụng TSC. Đây là một bước tiến mới, có ý nghĩa đặc biệt quan trọng góp phần tăng cường quản lý chặt chẽ có hiệu quả hệ thống TSC là kết cấu hạ tầng giao thông, tạo nền tảng phần thực hiện các đột phá chiến lược đã được đề ra tại Đại hội Đảng lần thứ XI.

Cụ thể, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017 và 04 Nghị định quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa, đường sắt quốc gia (Nghị định số 43/2018/NĐ-CP ngày 12/3/2018; Nghị định số 44/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018; Nghị định số 45/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018; Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018) đã tạo nên những cơ sở quan trọng sau:

- Tạo cơ sở pháp lý để Nhà nước chủ động thực hiện quyền quản lý; có sự phân công, phân cấp rõ về thẩm quyền, trách nhiệm của các cơ quan; tách bạch chức năng quản lý của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

- Đổi mới phương thức bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng theo hướng ngoài phương thức truyền thống là bảo trì theo khối lượng đã có thêm phương thức bảo trì theo tiêu chí chất lượng thực hiện; đồng thời, quy định việc đấu thầu bảo trì tài sản, được đảm bảo công khai, minh bạch và tăng hiệu quả sử dụng nguồn kinh phí ngân sách nhà nước.

- Đổi mới phương thức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông theo hướng thu hút sự tham gia của các thành phần, nhằm tăng cường hiệu quả khai thác như: Cho thuê quyền khai thác tài sản; chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản và khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển tài sản kết cấu hạ tầng giao thông; qua đó, khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng giao thông, tạo nguồn vốn phục vụ đầu tư phát triển.

- Quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng giao thông theo vòng đời tài sản (từ khi hình thành đưa vào sử dụng, khai thác đến khi xử lý: thu hồi, điều chuyển, thanh lý tài sản), đảm bảo công khai, minh bạch và hiệu quả.

Một số kết quả đạt được

Đến nay, nguồn thu từ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đạt được kết quả như sau:

- Nguồn thu phí sử dụng đường bộ của Quỹ bảo trì đường bộ tăng dần qua các năm, cụ thể: năm 2014 là 4.924 tỷ đồng; năm 2015 là 5.703 tỷ đồng; năm 2016 là 6.388 tỷ đồng; năm 2017 là 7.174 tỷ đồng; năm 2018 là 8.003 tỷ đồng. Theo lộ trình, với nguồn thu phí kết hợp với các phương thức bảo trì hiệu quả sẽ giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước trong bố trí nguồn vốn phục vụ bảo trì.

- Thu phí sử dụng, tiền thuê tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có xu hướng giảm dần qua các năm, cụ thể: năm 2014 là 408 tỷ đồng; năm 2015 là 385 tỷ đồng; năm 2016 là 304 tỷ đồng; năm 2017 là 309 tỷ đồng. Nguồn thu này chỉ bù đắp được khoảng 30% nhu cầu cần thiết cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, còn lại ngân sách nhà nước hàng năm phải cấp bổ sung.

- Thu phí nhượng quyền khai thác cảng vụ hàng không được đẩy mạnh và tăng dần qua các năm, cụ thể: năm 2014: 185 tỷ đồng, năm 2015 là 224 tỷ đồng, năm 2016 là 278 tỷ đồng; năm 2017 là 367 tỷ đồng; năm 2018 là 424 tỷ đồng. Thu phí bay qua vùng trời năm 2016 là 1.638 tỷ đồng; năm 2017 là 1.782 tỷ đồng; năm 2018 là 2.010 tỷ đồng. Thu giá dịch vụ hạ cất cánh năm 2017 là 1.991 tỷ đồng, năm 2018 là 2.434 tỷ đồng.

- Thu phí cảng vụ đường thủy nội địa (phí trọng tải tàu sông, tàu biển; lệ phí ra vào tàu sông, tàu biển) cơ bản ổn định, năm 2014 là 50 tỷ đồng, năm 2015 là 48 tỷ đồng, năm 2016 là 57 tỷ đồng, năm 2017 là 60 tỷ đồng, năm 2018 là 85 tỷ đồng.

- Thu phí đảm bảo hàng hải, phí hoa tiêu hàng hải và phí cảng vụ hàng hải cũng ghi nhận sự chuyển biến như: năm 2014 là 1.953 tỷ đồng, năm 2015 là 2.324 tỷ đồng, năm 2016 là 2.915 tỷ đồng; năm 2017 là 2.348 tỷ đồng, năm 2018 là 2.574 tỷ đồng.

Giải pháp tăng cường công tác quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông

Kết quả đạt được về công tác quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông nêu trên đã thể hiện sự quan tâm của Nhà nước trong xây dựng chính sách, chế độ và sự nỗ lực đầu tư xây dựng, phát triển hạ tầng giao thông trong điều kiện ngân sách nhà nước còn hạn hẹp.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, việc lựa chọn mô hình quản lý, sử dụng như thế nào để phát huy hiệu quả khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đảm bảo phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia và điều kiện cụ thể của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông là hết sức quan trọng. Đối với Việt Nam, trong điều kiện nguồn vốn ngân sách đầu tư cho kết



cấu hạ tầng giao thông còn hạn chế, việc tăng cường công tác quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đang là vấn đề quan trọng đặt ra khi xây dựng, hoàn thiện cơ chế, chính sách và trong quá trình tổ chức thực hiện; khẳng định vai trò quản lý của Nhà nước trên cả phương diện quản lý vĩ mô và nhà đầu tư đối với hạ tầng giao thông.

Về quy hoạch tổng thể

Kết cấu hạ tầng giao thông không tồn tại độc lập mà nó tồn tại vì sự phát triển kinh tế - xã hội, bảo vệ môi trường và hội nhập quốc tế. Vì vậy, việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản phải gắn với quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng, lãnh thổ, đặc biệt quy hoạch tổng thể tài sản kết cấu hạ tầng giao thông phải là một trong các giải pháp quan trọng.

Theo đó, quy hoạch tổng thể phải tính đến yếu tố đặc thù và lợi thế của từng loại tài sản như đường thủy nội địa có đặc thù khai thác dựa vào điều kiện tự nhiên là chính và lợi thế về khai thác du lịch; đường sắt có lợi thế về vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn, công kênh, nhưng thực tế mới đạt 1,8% tổng lượng vận tải hàng hóa nên quy hoạch đầu tư phát triển cần dựa trên yếu tố đặc thù gắn với các ngành, tạo đòn bẩy và đột phá, tránh tình trạng chỉ chú trọng đầu tư vào một ngành (ví dụ như đầu tư quá nhiều vào đường bộ).

Do đó, quy hoạch tổng thể để phát triển tài sản kết cấu hạ tầng giao thông cần phải theo hướng: Rà soát, điều chỉnh, bổ sung các quy hoạch, kế hoạch đã được phê duyệt, xây dựng các quy hoạch phù hợp với tình hình mới, tạo điều kiện thuận lợi để phát triển đồng bộ tài sản kết cấu hạ tầng giao thông.

Về cơ chế, chính sách

Trên cơ sở triển khai quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017 và các Nghị định quy định về việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa, đường sắt quốc gia đã được Chính phủ ban hành. Như vậy, chính sách hiện hành đã cơ bản được kiện toàn với những quy định khá cụ thể như:

- Nguyên tắc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông:

(i) Mọi tài sản đều được Nhà nước giao cho đối tượng quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật;

(ii) Quản lý nhà nước về tài sản được thực hiện thống nhất, phân cấp rõ thẩm quyền, trách nhiệm của từng cơ quan nhà nước; tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp;

(iii) Từng bước tính đúng, tính đủ chi phí sử dụng, bảo trì tài sản;

(iv) Việc khai thác tài sản phải tuân theo cơ chế thị trường, có hiệu quả. Nhà nước khuyến khích thực hiện xã hội hóa nhằm đa dạng hoá nguồn lực để duy trì, phát triển tài sản;

(v) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được thống kê, kế toán đầy đủ về hiện vật và giá trị, đảm bảo công khai, minh bạch. Trường hợp cần thiết phải giao một số tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ, giao tài sản kết cấu hạ tầng hàng không cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng hàng không quản lý (không tính thành vốn nhà nước tại doanh nghiệp) trong một thời kỳ nhất định, thì Bộ Giao thông Vận tải phải chú trì lập đề án riêng báo cáo Thủ tướng Chính phủ theo quy định.

Những nội dung nguyên tắc và đổi mới trong cơ chế quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng (trong đó có hạ tầng giao thông) đã được quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. Đây là bước tiến có ý nghĩa quan trọng nhằm tăng cường quản lý chặt chẽ, hiệu quả hệ thống tài sản công là kết cấu hạ tầng giao thông, góp phần thực hiện thành công đột phá chiến lược theo Nghị quyết Đại hội Đảng XII.

- Về quản lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông:

(i) Tài sản đã tính thành vốn nhà nước đầu tư vào doanh nghiệp, thực hiện theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp; (ii) Tài sản không tính thành vốn nhà nước đầu tư vào doanh nghiệp thì giao cho Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành quản lý, cơ quan này có trách nhiệm quản lý, sử dụng và khai thác tài sản theo quy định của pháp luật quản lý, sử dụng tài sản công.

- Việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông được thực hiện theo các phương thức sau: (i) Đối tượng được giao quản lý tài sản trực tiếp tổ chức khai thác; (ii) Cho thuê quyền khai thác tài sản; (iii) Chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản. Đồng thời, tùy vào từng loại đặc thù của tài sản, chính sách đã quy định phương thức khai thác phù hợp và hiệu quả; theo đó, việc khai thác tài sản được quy định rõ thẩm quyền quyết định, phương thức thực hiện và trình tự, thủ tục thực hiện; việc quản lý, sử dụng số tiền thu được đảm bảo công khai, minh bạch, hiệu quả trong điều kiện nguồn ngân sách nhà nước còn hạn hẹp.

- Việc xử lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông được thực hiện kịp thời nhằm quản lý chặt chẽ, nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản theo các hình thức: (i) Thu



hồi; (ii) Điều chuyển; (iii) Bán; (iv) Sử dụng tài sản để thanh toán cho nhà đầu tư khi thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình theo hình thức hợp đồng xây dựng - chuyển giao; (v) Thanh lý; (vi) Xử lý trong trường hợp bị mất, bị hủy hoại.

Tuy nhiên, để đẩy nhanh tiến độ và đảm bảo thuận lợi trong quá trình triển khai thực hiện, cùng với các quy định tại Luật Quản lý, sử dụng TSC năm 2017 và hướng dẫn tại 04 Nghị định của Chính phủ thì trách nhiệm của Bộ Giao thông Vận tải và UBND cấp tỉnh phải tích cực rà soát, phân loại tài sản để giao cho đối tượng quản lý phù hợp với quy định; đồng thời, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông Vận tải khẩn trương trình cấp có thẩm quyền ban hành hoặc ban hành theo thẩm quyền đầy đủ các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thực hiện để tăng cường công tác quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, cụ thể:

- Trước mắt, Chính phủ xem xét ban hành ngay Nghị định thay thế Nghị định số 10/2013/NĐ-CP ngày 11/01/2013 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ để đảm bảo đồng bộ chính sách khi triển khai thực hiện Luật Quản lý, sử dụng TSC. Bộ Tài chính, Bộ Giao thông Vận tải khẩn trương ban hành các thông tư hướng dẫn Nghị định như: (i) Thông tư quy định chế độ kế toán tài sản kết cấu hạ tầng giao thông; (ii) Quy định chế độ, quy trình bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông.

- Trong thời gian tới, cần có sự tổng kết, đánh giá quá trình triển khai thực hiện chính sách đã ban hành để có hướng đề xuất sửa đổi, bổ sung kịp thời; việc hoàn thiện cơ chế đảm bảo tính thống nhất, tính phù hợp với đặc thù từng nhóm tài sản để việc quản lý được chặt chẽ và có hiệu quả, phù hợp với mô hình quản lý theo xu hướng xã hội hóa là hết sức cần thiết.

Về tổ chức bộ máy

Trong xu hướng phát triển và hội nhập quốc tế hiện nay, việc đề ra giải pháp sắp xếp, tổ chức bộ máy quản lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông lên một tầm cao mới, phù hợp với xu thế phát triển hội nhập và phù hợp với thực tế của ngành hiện nay là một trong những vấn đề đáng quan tâm, cấp bách hàng đầu. Bộ Giao thông Vận tải, UBND cấp tỉnh với vai trò là cơ

quan quản lý nhà nước về giao thông cần căn cứ quy định của chính sách và thực tế của Ngành để sắp xếp, tổ chức lại bộ máy quản lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông phù hợp, tinh gọn và hiệu quả.

Về tổ chức thực hiện và công tác thanh tra, kiểm tra

- Tổ chức tốt công tác tuyên truyền, phổ biến, tập huấn chính sách quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông nhằm tăng cường quản lý, nâng cao hiệu quả khai thác, sử dụng tài sản.

- Xem xét, kiện toàn tổ chức bộ máy của cơ quan quản lý nhà nước (Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông thuộc Bộ Giao thông Vận tải, UBND các cấp); đổi mới, nâng cao năng lực sức cạnh tranh của các doanh nghiệp để thực hiện tốt cơ chế xã hội hóa trong sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông.

- Tăng cường chỉ đạo, nâng cao hiệu quả công tác thanh tra, kiểm tra đối với các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc thực hiện quy định của pháp luật về quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông; kịp thời xử lý các hành vi vi phạm pháp luật, đảm bảo hoạt động giao thông an toàn và hiệu quả. 

Tài liệu tham khảo:

1. Quốc hội (2017), Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017;
2. Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khóa XI, 2011), Nghị quyết số 13-NQ/T.U ngày 16/01/2012 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;
3. Chính phủ (2018), Nghị định số 44/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không;
4. Chính phủ (2018), Nghị định số 45/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa;
5. Chính phủ (2018), Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia;
6. Chính phủ (2018), Nghị định số 43/2018/NĐ-CP ngày 12/3/2018 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải;
7. Thủ tướng Chính phủ (2013), Quyết định số 2174/QĐ-TTg ngày 12/11/2013 ban hành kèm theo Đề án khai thác nguồn lực tài chính từ đất đai và tài sản nhà nước phục vụ phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2013-2020.

Thông tin tác giả:

ThS. Phạm Thị Tuyết - Cục Quản lý công sản (Bộ Tài chính)

Email: phamthituyet@mof.gov.vn



Tiền thuế là của dân,
do dân đóng góp
để phục vụ lợi ích của nhân dân