TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Bất cập chính sách thu phí BOT

00:28 13/04/2016

Thời gian qua, hàng loạt tuyến đường sử dụng vốn BOT được đưa vào sử dụng. Tuy nhiên, nhiều dự án đã và đang b

THCL Thời gian qua, hàng loạt tuyến đường sử dụng vốn BOT được đưa vào sử dụng. Tuy nhiên, nhiều dự án đã và đang bộc lộ những bất cập đằng sau câu chuyện "ích nước lợi nhà"...



Ảnh minh họa

"Ép" DN & người dân!

Dự án nâng cấp và mở rộng QL51 nối Biên Hòa – Vũng Tàu, do Công ty CP Phát triển đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu (BVEC) làm chủ đầu tư với số vốn hơn 3.300 tỷ đồng, trong đó, vay ngân hàng chiếm 90%, còn lại 10% là vốn sở hữu từ các DN góp vốn.

Tuy nhiên, đến nay, các DN vẫn chưa hoàn thành việc góp vốn. Tính đến tháng 10/2015, các cổ đông vẫn thiếu 192,168 tỷ đồng trong số 10%. Theo quy định, sau khi hoàn thành hồ sơ thanh quyết toán, dự án mới được phép thu phí. Song dù chưa hoàn thành hồ sơ, nhưng việc thu phí đã diễn ra gần 4 năm qua (?!). Sự việc vỡ lở, dư luận mới "ngã ngửa" khi biết rằng DN đang "tay không làm BOT nghìn tỷ"?

Tại dự án BOT cầu Hạc Trì nối TP. Việt Trì (Phú Thọ) với tỉnh Vĩnh Phúc, sau khi dự án hoàn thành, cũng là lúc cơ quan nhà nước có lệnh cấm qua cầu Việt Trì cũ. Với quyết định này, không ít tranh cãi đã xảy ra. Cầu Việt Trì cũ được coi là con đường huyết mạch lưu thông hàng hóa, giao lưu kinh tế giữa hai tỉnh Phú Thọ và Vĩnh Phúc, vì thế mà lưu lượng vận tải qua đây mỗi ngày lên tới hàng nghìn lượt.

Việc cấm ô tô đi qua cầu Việt Trì cũ, được Bộ GTVT lý giải là do cầu đã xuống cấp. Nhưng thực tế cho thấy, hàng ngày những chuyến tàu nặng hàng nghìn tấn vẫn chạy "ngon lành" trên cầu. Vì vậy, lý giải của Bộ GTVT liệu có thực sự thuyết phục? Hay đó là cách "ép" người dân, DN vận tải phải đi qua cây cầu BOT Hạc Trì với mức phí cao?

Câu nói "phí chồng phí" - có lẽ chỉ xuất hiện tại Việt Nam. Bởi lẽ, nhiều bất cập trong việc thu phí đang diễn ra, khi người dân lưu thông trên đường được đầu tư bằng ngân sách, lại phải chịu phí cho con đường họ không lưu thông?

Cách trung tâm Hà Nội không xa, trạm thu phí Bắc Thăng Long – Nội Bài được lập ra để hoàn vốn cho QL2, đoạn tránh TP. Vĩnh Yên (Vĩnh Phúc). Bắt đầu thu phí từ năm 2011, nhiều tranh cãi đã nổ ra khi các phương tiện vận tải đang lưu thông trên con đường được miễn phí, lại phải "oằn mình" trả nợ cho con đường cách đó hàng chục km! Bất cập này đã được nhắc tới nhiều lần, nhưng không biết bao giờ trạm thu phí mới được xóa bỏ?

Trạm thu phí QL5 nối Hà Nội - Hải Phòng mới tăng giá vào ngày 01/04, cũng phải chịu cảnh "quýt làm cam chịu" khi giá vé cho xe dưới 12 chỗ ngồi lên tới 45.000 đồng/lượt, cao ngang ngửa mức thu dành cho đường cao tốc, điển hình là cao tốc Pháp Vân – Cầu Giẽ. Bộ GTVT cũng đã khẳng định rằng, việc tăng phí QL5 là để giúp DN hoàn vốn cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đang bị chậm tiến độ thu hồi vốn. Đó là một trong những thực tế cho thấy những bất cập trong việc "đi một đường, thu phí một nẻo" - đang diễn ra.

Còn buông lỏng quản lý

Hiện nay, nhiều tuyến đường dài đang được "chia năm sẻ bảy" cho nhiều chủ đầu tư. Bởi lẽ, việc đầu tư BOT cần nguồn vốn lớn nên không phải chủ đầu tư nào cũng đủ năng lực đầu tư. Điều đó đã kéo theo nhiều hệ lụy đó là việc nhiều trạm BOT dày đặc mọc lên, vị trí đặt trạm không đáp ứng được so với khoảng cách quy định, gây ảnh hưởng không nhỏ đến đời sống nhân dân.

Tuyến đường Hà Nội – Thái Bình chỉ dài khoảng 100 km, nhưng có đến 4 trạm thu phí (theo quy định, khoảng cách giữa các trạm thu phí là 70 km), song không cùng một chủ đầu tư. Trong khi mức giá thu phí giữa các trạm thuộc tuyến đường trên không đồng nhất: Pháp Vân – Cầu Giẽ, 45.000 đồng/lượt; Cầu Giẽ - Nam Định, 30.000 đồng/lượt; Mỹ Lộc 20.000 đồng/lượt; Tân Đệ 30.000 đồng /lượt đối với ô tô dưới 12 chỗ. Nhiều người lưu thông trên tuyến đường này cho biết số tiền mua vé qua các trạm thu phí, cao hơn cả tiền xăng.

Việc tăng phí đồng loạt tại nhiều dự án BOT, đã gây ảnh hưởng không nhỏ tới đời sống nhân dân, cũng như DN vận tải. Nhằm né các trạm thu phí, nhiều phương tiện vận tải đã "lách" qua nhiều tuyến đường dân sinh, tỉnh lộ, gây hư hỏng nặng các tuyến đường vốn dĩ chỉ thiết kế dành cho các xe tải hạng nhẹ. Hơn nữa, các dự án BOT được đầu tư chủ yếu

bằng nguồn vốn vay ngân hàng - sẽ kéo theo nhiều nguy cơ tiềm ẩn đối với nền kinh tế.

Dư luận đặt câu hỏi “Liệu rằng, câu chuyện “tay không làm BOT nghìn tỷ” có tái diễn?”

Trao đổi với phóng viên, ông Bùi Danh Liên, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải Hà Nội thẳng thắn: “Hiện nay, đang có sự buông lỏng của các cơ quan quản lý nhà nước đối với BOT, từ khi xây dựng dự án cho đến đấu thầu không minh bạch, công khai. Nếu được thẩm định kỹ thì sẽ không có chuyện “vừa làm đường, vừa thu phí”. Thậm chí, tuyến Pháp Vân – Cầu Giẽ, chỉ thu hẹp giải phân cách, tráng một lớp mặt cũng đặt trạm BOT (?!).

Tại sao các nhà đầu tư không đầu tư vào các lĩnh vực khác mà lại đổ xô vào các dự án hạ tầng đường bộ? Làm BOT là phải có tư duy khoa học, khi làm BOT thì phải cân đối với thu nhập quốc dân và chi - trả của người dân. Làm xong rồi bắt người dân trả nợ, như vậy là ép dân!”.

PGS. TS. Bùi Thị An, Đại biểu Quốc hội Khóa XIII (Đoàn Hà Nội) cho rằng: “Thứ nhất, Chính phủ cần phải xem xét lại giá dự án, giá đấu thầu có hợp lý hay không. Thứ hai, phải nghiên cứu các dự án BOT, tiến hành khống chế đến mức tối đa, không được tăng liên tục, tăng quá cao. Thứ ba, xem lại chất lượng đường giao thông để đưa ra mức thu phù hợp. Thứ tư, phải xử nghiêm chủ đầu tư vi phạm. Nếu cần thì đình chỉ vĩnh viễn, không cho tham gia các loại thầu đó nữa. Phải làm nghiêm khắc, không thể để tình trạng “trên bảo dưới không nghe” được”.

Dư luận băn khoăn: Biết bao giờ, các cơ quan quản lý nhà nước mới có được những biện pháp phù hợp – tối ưu nhằm chấn chỉnh các dự án BOT?.

BOT là hình thức DN tự bỏ vốn đầu tư dự án, kinh doanh thu phí trong một thời gian nhất định, sau đó, chuyển giao lại cho Nhà nước. Đây là một trong những hình thức huy động nguồn lực của xã hội vào phát triển hạ tầng, góp phần hạn chế đầu tư công. Tuy nhiên, thực tế thời gian qua cho thấy, rất nhiều dự án BOT giao thông đã bị biến tướng, gây nhiều khó khăn cho hoạt động của các DN, cũng như đời sống của người dân.

Quang Nam