

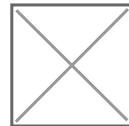
DN tận diệt... lòng sông

02:04 23/07/2015

THCL- Công ty CP Trục vớt luồng hạ lưu được Bộ GTVT cấp phép dự án: Nạo vét du



THCL Công ty CP Trục vớt luồng hạ lưu được Bộ GTVT cấp phép dự án: Nạo vét duy tu tuyến luồng đường thủy nội địa quốc gia kết hợp tận thu sản phẩm, đoạn từ KM1+000 đến Km30+000 trên sông Cầu (dự án). Tuy nhiên, thực tế đây là dự án “mệnh danh” nạo vét để khai thác.



“Mệnh danh” nạo vét để khai thác?

Theo QĐ số 170/QĐ-BTNMT ngày 27/1/2015-BTNMT về việc phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường dự án của công ty, tổng chiều dài các đoạn nạo vét là 5.075 m, tổng khối lượng dự kiến nạo vét 145.642,23 m³.

Căn cứ vào điều kiện tự nhiên và đặc điểm địa chất công trình của đoạn cần nạo vét, dự kiến phương án thi công nạo vét của công ty nêu rõ: Sử dụng tàu cuốc có thể khai thác được 100 m³/h, để nạo vét các đoạn thích hợp với độ chặt của lớp đất nạo vét...

Theo đó, đoạn sông đang thực hiện nạo vét như một công trường, hàng trăm con tàu ngược xuôi ăn cát, tàu cỡ nhỏ cũng 100 - 200 khối; tàu cuốc khai thác chuyên dụng đang cuốc cát lên, những con tàu hàng lớn khoảng 400 - 500 khối đổ sạt mạn để ăn cát. Dù thực hiện chức năng “nạo vét”, tuy nhiên sản phẩm tàu cuốc lên toàn cát, nếu có bùn đất, tạp chất, ngay lập tức được trả lại xuống dòng sông. Tàu ăn cát, chở đi nườm nượp suốt ngày đêm (!)

Ông Nguyễn Hữu Đáng, một người dân địa phương cho biết, chỉ tính đơn giản, công ty bán cát cho bạn hàng ngay tại công trường với giá cát san lấp là 30.000 đồng/khối, cát xây dựng 50.000 - 80.000 đồng/khối. Như vậy, với khối lượng cát được con tàu cuốc khai thác

100 m³/h thực hiện suốt 24/24h, thì DN thu hàng chục tỷ đồng từ việc khai thác cát mà cơ quan chức năng không thể kiểm soát nổi?

Theo lý giải của Bộ GTVT, đây là dự án kết hợp tận thu sản phẩm theo hình thức lấy thu bù chi, kinh phí tự huy động, không sử dụng vốn NSNN. Tuy nhiên, tổng khối lượng dự kiến nạo vét 145.642,23 m³, gồm các sản phẩm: cát xây dựng, bùn cát san lấp, bùn sét đều có thể làm vật liệu xây dựng và vật liệu san lấp với giá bán từ 30.000 - 80.000 đồng/m³. Như vậy, dự án không cần thu gom, xử lý chất thải phát sinh, vì thế không tốn bất cứ khoản chi phí nào, tất cả sản phẩm nạo vét được đều bán “tươi” ngay tại công trường để thu lợi. Chẳng hay, DN đã được cấp phép - vét kiệt lòng sông Cầu?

Luật sư Nguyễn Hữu Thực (Công Ty Luật Song Thanh, Hà Nội) cho rằng: “Với lượng cát, bùn, đất sét được khai thác và tiêu thụ ra ngoài thị trường quá lớn như hiện nay và chiếu theo Luật Khoáng sản năm 2010, Công ty CP Trục vớt luồng hạ lưu phải nộp tiền cấp giấy phép thăm dò khoáng sản lại cho Nhà nước”.

Trong khi Bộ GTVT lại cho rằng: Tiền bán cát, bùn đất sét để bù đắp chi phí công ty đã bỏ ra thì công nạo vét đoạn sông (?!).

Trao đổi với chúng tôi, ông Nguyễn Tiến Trọng, cán bộ Phòng Quản lý dự án (Công ty CP Trục vớt luồng hạ lưu) cho biết: Công trình đang thi công trên địa bàn Bắc Giang, biện pháp thi công thường xuyên thay đổi, tùy chỗ nạo vét, có chỗ dùng tàu cuốc, có chỗ dùng tàu ngoạm mới hút được sản phẩm (cát, bùn, cát lẫn bùn sét, rác...).

“Vừa đá bóng vừa thổi còi”

Tại Văn bản số 276/STNMT-NKS ngày 18/3/2015 của Sở TNMT báo cáo Chủ tịch UBND tỉnh Bắc Ninh, kết luận: Công ty CP Trục vớt luồng hạ lưu được Sở KHĐT cấp Giấy phép hoạt động ngày 12/5/2014; ngành nghề kinh doanh: khai thác đá, cát, sỏi, đất sét. Đối chiếu với quy định hiện hành của Nhà nước, công ty có đủ tư cách pháp nhân, có chức năng ngành nghề liên quan để thực hiện dự án.

Với công trình quy mô và khối lượng cát, bùn đất sét thu được lớn như vậy, một khi Bộ GTVT muốn nạo vét đoạn sông Cầu thì cũng nên đưa dự án ra đấu thầu. Thế nhưng, dự án này đã được chỉ định thầu giao Công ty CP Trục vớt luồng hạ lưu thực hiện, trong khi hồ sơ năng lực của công ty chưa từng được thể hiện ở một dự án tương tự, ngành nghề kinh doanh là khai thác chứ không phải nạo vét? Điều này cũng đồng nghĩa với việc Bộ GTVT đang “vừa đá bóng vừa thổi còi”, còn công ty đang mệnh danh nạo vét để khai thác ở dự án?

Ông Trần Văn Thọ, Cục phó Cục Đường thủy nội địa Việt Nam cho biết: Căn cứ Thông tư số 37/2013/TT-BGTVT, ngày 24/10/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về nạo vét luồng đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm; căn cứ Văn bản số 12677/QĐ-BGTVT-KCHT ngày 08/10/2014 của Bộ GTVT về việc chấp thuận chủ trương thực hiện dự án của công ty, Cục Đường thủy nội địa có Quyết định số 1253/QĐ-CĐTNĐ, ngày 23/10/2014 về việc chấp thuận hồ sơ đề xuất thực hiện dự án và giao cho công ty thực hiện.

Nói về căn cứ để Cục Đường thủy nội địa ký hợp đồng với công ty, ông Thọ cho biết, theo trình tự, thủ tục của Thông tư 37, công ty đã gửi hồ sơ năng lực trực tiếp lên Bộ GTVT, tức là bộ đã kiểm tra năng lực rồi mới chấp thuận chủ trương để cho DN này (Công ty CP Trục vớt luồng hạ lưu – PV) làm. Theo đó, Cục có trách nhiệm giải quyết đề xuất của nhà đầu tư; phê duyệt hồ sơ thiết kế, hướng dẫn thực hiện đầy đủ thủ tục nạo vét, thanh thải vật chướng ngại, duy tu luồng theo quy định...

Như vậy, Thông tư 37 đang bộc lộ những bất cập, nhập nhèm giữa nạo vét và khai thác (!?). Cụ thể, bất cập về khối lượng khoáng sản đăng ký nạo vét không sát thực tế, nạo vét duy tu có đúng hay chỉ mượn nạo vét để khai thác khoáng sản...?

“Thời gian tới, Cục sẽ trình lên Bộ GTVT điều chỉnh Thông tư 37. Cụ thể, bên cạnh các giải pháp về tăng cường giám sát, việc cần làm đầu tiên là xác định trữ lượng bùn cát trên các sông để có cơ sở về khối lượng cho phép nạo vét, cũng như quản lý hoạt động nạo vét”, ông Thọ nói.

Hoan Nguyễn (Thương hiệu & Công luận)