TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Dự án BOT cầu Mỹ Lợi được “giải cứu” quá sớm?

14:52 27/05/2017

Mới đây, Trạm thu phí BOT Cầu Mỹ Lợi đã được Bộ GTVT chấp thuận tăng thời gian thu phí thêm hơn 16 năm sau nữa với lý do "chủ đầu tư đang đứng trước nguy cơ thua lỗ nặng". Tuy nhiên, thử hỏi, một dự án trị giá gần 1.500 tỷ đồng, đã được tính toán kỹ càng và mới đưa vào khai thác chưa đầy 2 năm, làm sao có thể đánh giá hết được là lời hay lỗ? Đây cũng là câu hỏi của nhiều chuyên gia.

Phải xem xét và truy cứu trách nhiệm

Trao đổi với phóng viên Thương hiệu & Công luận, TS. Phạm Sanh, chuyên gia giao thông, nhìn nhận: “Nếu như Trạm thu phí cầu Mỹ Lợi xin thu phí thêm 16 năm nữa vì lý do lưu lượng xe qua trạm không như dự toán ban đầu, thì chúng ta phải xem xét và truy cứu trách nhiệm ai đã thiết kế và đưa ra dự tính này, chứ không phải hễ Bộ quyết định là bắt người dân, bắt doanh nghiệp phải nộp tiền”.



Từ 28 năm, trạm thu phí cầu Mỹ Lợi được gia hạn đến 44 năm?

Trước đây, khi dự tính phương án tài chính đã đưa ra nhận định, nếu xây dựng cầu Mỹ Lợi nối từ Long An sang Tiền Giang, sẽ thu hút các nhà đầu tư vào các khu công nghiệp vì giao thông thuận lợi. Từ đó, lượng phương tiện qua lại sẽ tăng rất nhanh.

Thực tế cho thấy, không hẳn tính toán này là sai. Vì cầu Mỹ Lợi mới đưa vào khai thác, thu phí mới từ 1/11/2015. Đến thời điểm này chưa thể nói, lưu lượng xe sẽ không tăng. Theo ông Phan Văn Thạnh, Trạm phó Trạm thu phí cầu Mỹ Lợi, trong vòng 1 năm trở lại đây, lưu lượng xe qua trạm không giảm mà tăng 2 - 3% so với khi bắt đầu thu phí. Mặt khác, đa số phương tiện qua lại trong ngày đều mua vé tháng nhiều hơn vé lượt. Vì thế, mức doanh thu thấp hơn nhiều so với phương án tài chính ban đầu.

Nuôi đến bao giờ?

TS. Phạm Sanh cho biết, nếu như dự tính lưu lượng xe không sai, thì do tính tổng mức đầu tư "trật". Không thể không nghĩ đến trường hợp, tổng mức đầu tư ban đầu bị đẩy lên quá cao. Để giải quyết nghi vấn này, bắt buộc phải có kiểm toán, thanh tra và phải công bố minh bạch với người dân.



Khai thác chưa đầy 2 năm, dự án đã được... "giải cứu" quá sớm?

Cuối cùng là trường hợp bất khả kháng, thật sự rằng lưu lượng xe càng ngày càng giảm như chủ đầu tư đã nói, thì Nhà nước nên có giải pháp chi ngân sách để hỗ trợ phần tính toán sai của nhà đầu tư. Vì không thể nào bắt người dân và doanh nghiệp vận tải phải nộp phí triền miên cho đến khi nào chủ đầu tư hoàn vốn và có lãi thì mới thôi. Nếu như nhà đầu tư cứ thu phí hết năm này đến năm khác, thì việc dẫn đến những bức xúc trong người dân là lẽ đương nhiên.

Trong các dự án BOT, người dân và doang nghiệp vận tải là trực tiếp thụ hưởng. Vì vậy, họ có quyền đòi hỏi sự công khai, minh bạch. Họ cần được biết rằng, đồng tiền mình bỏ ra vì cái gì và cho đến khi nào. Được gia hạn thêm 16 năm, đồng nghĩa đẳng đẵng thêm từng ấy thời gian, người dân lại phải gánh trách nhiệm "góp tiền" để nuôi chủ đầu tư?

Dự án cầu Mỹ Lợi, do liên danh Công ty CP Phát triển bất động sản Phát Đạt - Công ty CP Bê tông 620 Long An làm nhà đầu tư theo hình thức BOT. Cầu có chiều dài 2,69 km, nối 2 tỉnh Tiền Giang và Long An, tổng mức đầu tư ban đầu là hơn 1.438 tỷ đồng.

Hồng Mơ - Đức Thủy