TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Dự án BOT giao thông: “Lỗ hổng” chờ lấp đầy

15:29 05/09/2017

Thời gian qua, tại nhiều dự án giao thông BOT trên cả nước, dư luận vô cùng bức xúc về việc đặt sai vị trí hoặc thu phí quá cao. Xung quanh vấn đề này, phóng viên đã có cuộc phỏng vấn ông Bùi Danh Liên, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải Hà Nội.



Ông Bùi Danh Liên - Chủ tịch Hiệp hội Vận tải TP. Hà Nội

Những con số... “biết nói”

Hàng loạt trạm BOT bị người dân phản đối về việc đặt sai vị trí hoặc thu phí quá cao. Ông suy nghĩ ra sao về vấn đề này?

Về việc đặt trạm thu phí không đúng vị trí theo quy hoạch - đó là điều có thật. Có thể dẫn chứng một số tuyến tránh, thu phí như đường cao tốc. Rõ ràng, theo quy định thu phí của đường cao tốc thì 70 km mới được đặt trạm thu phí, tuy nhiên có nhiều tuyến đường, chỉ đi hơn chục cây số cũng phải đóng phí ngang

đường cao tốc, như thế là không đúng.

Lấy ví dụ, đường Hà Nội - Thái Bình, chiều dài 127 km, có 4 trạm thu phí; tuyến đường tránh Vinh (Nghệ An) cũng đặt trạm thu phí cầu Bến Thủy; mới đây là tuyến đường tránh TX. Cai Lậy, dài 12 km cũng đặt trạm thu phí tại QL1 (?).

Lấy Cai Lậy làm cụ thể, tuyến đường tránh thành phố dài 12 km làm mới, còn để cho "hợp pháp" thì người ta lại cho rằng tân trang lại 1 đoạn QL1, rồi đặt trạm tại QL1 để thu hoàn phí cho tuyến đường tránh và QL1, những thứ đó, tôi cho rằng không minh bạch. Chính điều này, khiến người dân phản ứng. Hậu quả, không những làm cho người dân "mất tiền oan", mà còn gây phản ứng của người dân và các DN vận tải. Nó tạo ra tiền lệ "số đông" - phản ứng về một chủ trương, chính sách đúng đắn của Đảng và Nhà nước.

Trong vấn đề không minh bạch đó là việc đặt không đúng vị trí hoặc thu phí quá cao. Chính vì vậy, thời gian qua, Bộ GTVT đã bỏ một số trạm, như vậy là công nhận việc đặt trạm sai, rồi giảm bớt phí cũng là thừa nhận đặt mức phí quá cao, cái này không chỉ là trách nhiệm của Bộ GTVT là người chủ trì, mà còn có Bộ Tài chính.

Cả nước có gần 80 trạm BOT. Chỉ tính riêng QL1A, tuyến đường "huyết mạch" xuyên suốt chiều dài đất nước (khoảng 2.360 km), có gần 40 trạm BOT. Với mức giá trung bình khoảng 30.000 đồng/xe dưới 12 chỗ, tổng chi phí xuyên suốt tuyến đường khoảng 1,3 triệu đồng (chưa bao gồm tiền xăng). Theo ông thì thế nào?

Việc nhà đầu tư bỏ tiền ra để nâng cấp, làm đường mới thì thu phí là đúng. Đường tốt hơn thì xe đi nhanh hơn, chi phí hao mòn, xăng dầu giảm đi. Tuy nhiên, số tiền bỏ ra để đi trên con đường ấy, chưa phù hợp với sức mua của người dân và nó tác động tiêu cực đến giá thành vận tải.

Thứ nhất, nó làm cho giá thành vận tải đội lên khiến nhiều khách hàng chuyển sang hình thức vận tải khác, ví dụ như đường sắt hoặc đường biển. Nhiều DN đầu tư container, phải bán tháo xe vì khách hàng không chịu nổi chi phí vận tải. Chẳng hạn, HTX Bắc Nam, chỉ tồn tại được một thời gian nữa rồi giải thể, nếu như trước đây, phí vận tải khoảng 9 triệu đồng/đầu container thì nay, lên tới 13 triệu. Rõ ràng, khi giá thành vận tải không phù hợp với sức mua của người dân thì nhà đầu tư sẽ "ngán" dần và thời gian thu phí sẽ kéo dài ra.

Phải chăng, do BOT "bủa vây" nên năng lực cạnh tranh của đường bộ đang thua so với đường sắt hay đường hàng không?

Đúng như thế. Do phí BOT quá nhiều và cao nên nó hạn chế sức mua của người dân đối với vận tải đường bộ, khiến họ lựa chọn phương tiện vận tải khác...

Hàng loạt trạm BOT chỉ cải tạo lại mặt đường mà không mở rộng thêm và việc lập hàng loạt trạm BOT, có trở thành "gánh nặng" đối với người dân?

Đối với vận tải đường bộ, có 2 khoản. Một là phí bảo trì đường bộ, tức là đóng theo đầu xe. Theo nghị định của Chính phủ về việc sử dụng phí bảo trì đường bộ thì, số tiền ấy sẽ sử dụng cho việc nâng cấp, bảo trì cầu đường, đường bộ. Thứ hai, do NSNN cấp. Tuy nhiên, Bộ GTVT lại cho rằng Quỹ bảo trì đường bộ không đủ nên phải nâng cấp đường để thu phí BOT - đó là điều không minh bạch, làm mất lòng tin của người dân và DN.

Chính vì BOT tăng lên, khiến cho giá thành vận tải tăng và năng lực vận tải giảm sút.

Như vậy, người dân đang trong tình trạng "phí chồng phí"?

Ở đây, có sự "nhập nhằng" giữa phí này sang phí kia, ví dụ, con đường này nâng cấp thì phải sử dụng "Quỹ bảo trì đường bộ" hoặc ngân sách, nhưng Bộ GTVT lại đưa vào sử dụng BOT, khi đó, người dân vừa phải đóng phí bảo trì đường bộ, vừa phải đóng BOT, như thế là "phí chồng phí"!

Truy cứu trách nhiệm hình sự

Bộ GTVT cho rằng, do ảnh hưởng của địa hình dẫn đến khoảng cách các trạm BOT không đảm bảo đủ 70 km/trạm?

Nói như vậy cũng có phần đúng. Ví dụ, tuyến Hà Nội - Thái Bình, có 4 trạm BOT, tuy nhiên do quy hoạch không minh bạch, chi tiết từ đầu nên khi lập ra 1 trạm BOT, làm một con đường khác lại "đẻ" ra một trạm BOT khác do một nhà đầu tư mới thu phí để hoàn vốn. Nếu như có quy hoạch từ đầu, đi Hà Nội - Thái Bình chỉ có 1 trạm BOT thì sẽ yêu cầu nhà đầu tư quản lý toàn bộ tuyến đường. Tuy nhiên, giờ lại "chặt" nhỏ ra, do cách quản lý của chúng ta thiếu khoa học, cho nên cứ "hứng lên là làm" mà không cần biết người đóng tiền là ai.

Chính vì thế, Bộ GTVT giải thích mới chỉ đúng 1 phần - trách nhiệm của mình. Tuy nhiên, việc đó phải đưa vào quy hoạch lâu dài, nhưng bây giờ lại cứ thấy đường xấu là làm... BOT thì vô lý.

Thanh tra Chính phủ vừa đưa ra kết luật về một loạt sai phạm của các dự án BOT, trong đó gần như 100% dự án được thực hiện bằng hình thức chỉ định thầu (không đấu thầu công khai). Vậy theo ông, liệu có

“nhóm lợi ích” trong đó?

Theo tôi, chỉ định thầu cũng là một phương án được pháp luật công nhận. Song trước khi chỉ định thầu, phải đưa ra lý do “vì sao chỉ định thầu?”. Nhưng khi chưa công bố lên trang mạng của Bộ GTVT về các gói thầu để các nhà đầu tư tham gia mà chỉ định một số DN khác, điều đó dẫn đến những gói trúng thầu nhưng lại bán cho đơn vị khác - đó là điều có thật.

Chỉ định thầu, phải căn cứ vào năng lực, trình độ, kỹ thuật, uy tín của đơn vị, nhưng khi vào thực hiện lại thành lập các công ty nhỏ để thầu. Tôi cho rằng, chuyện đó cần phải thắt chặt. Việc bán lại cho các đơn vị khác và không kiểm soát được năng lực của DN, khiến cho thời gian kéo dài ra, chi phí đội lên, rồi một số khoản phí “bôi trơn” thì rõ ràng có tiêu cực, có “nhóm lợi ích” ở trong đó.

Khi các sai phạm đã được “chỉ mặt đặt tên” thì trách nhiệm thuộc về ai?

Vấn đề này, chúng tôi đã kiến nghị với Quốc hội và Kiểm toán Nhà nước. Đối với các sai phạm liên quan đến nhiều ngành, nhiều cấp, cần phải kiểm điểm trước Chính phủ. Còn đối với các trạm BOT có phát hiện tham nhũng, thì phải xử lý theo quy định của pháp luật. Bên cạnh đó, phải truy tố một số công trình để làm gương.

Vậy theo ông, giải pháp nào để giải quyết thực trạng “ma trận” BOT như hiện nay?

Vấn đề này, Quốc hội, Chính phủ đã có ý kiến. Trước hết, các văn bản quy phạm pháp luật phải được rõ ràng, minh bạch.

Thứ 2, như Phó Thủ tướng Trương Hòa Bình yêu cầu Bộ GTVT, khi triển khai đường cao tốc Bắc - Nam là phải làm mẫu 1 km để cân đong đo đếm giá thành cho minh bạch. Bên cạnh đó, khi tiến hành đầu tư BOT, phải giao mặt bằng sạch, có nghĩa là địa phương phải giải phóng mặt bằng, còn các nhà đầu tư chỉ làm đường, làm cầu. Nếu để nhà đầu tư giải phóng mặt bằng thì tiến độ chậm, giá thành sẽ tăng lên…

Trân trọng cảm ơn ông!

Quang Nam *(Thực hiện)*