TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Dự án giao thông BOT: Những bất cập cần tháo gỡ

00:56 22/09/2016

Phí BOT trên một số tuyến đường lại cao hơn chi phí nhiên liệu, chưa đầu tư đã thu phí hoặc thu phí khống, phí c



Bài 1: Phí cao và phí khống

Phí BOT trên một số tuyến đường lại cao hơn chi phí nhiên liệu, chưa đầu tư đã thu phí hoặc thu phí khống, phí chồng phí… là những bất cập được chỉ rõ.

Không phủ nhận, những dự án BOT giao thông đã có sự đóng góp nhất định cho sự phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, ở đây lại xuất hiện nhiều bất cập và tác động đến cả xã hội.

Dày đặc trạm thu phí

Theo ông Bùi Danh Liên, Chủ tịch Hiệp hội vận tải TP. Hà Nội, nhiều năm qua, Nhà nước đã cho thành lập các trạm thu phí để hoàn vốn đầu tư như Bắc Thăng Long - Nội Bài, Cầu Chương Dương, Phù Đổng, các trạm thu phí hoàn vốn nâng cấp trên QL1, QL5, QL18... Người dân đồng thuận với chủ trương này. Nhưng từ khi đầu tư bằng BOT thì các trạm thu phí vấp phải sự phản ứng của cộng đồng xã hội.



Cụ thể, quy định 70 km đặt một trạm thu phí, song theo thống kê của Bộ GTVT, cả nước có 86 trạm thu phí, 9 trạm có khoảng cách từ 60 - 70 km, 24 trạm có khoảng cách dưới 60 km; có những tuyến đường, trạm thu phí dày đặc như Hà Nội - Thái Bình 110 km đặt 4 trạm. Riêng huyện Kiến Xương đặt 2 trạm cách nhau 200 m (vừa BOT vừa BT do Tasco đầu tư). Đặt trạm thu phí khi người dân không tham gia giao thông mà phải đóng phí như

Bắc Hải Vân, Quán Hàu, Thăng Long - Nội Bài. Trạm thu phí cầu Bến Thủy 1, Bến Thủy 2, người dân đi bên này cầu sang bên kia cầu phải cõng phí 25 km đường tránh TP. Vinh và hoàn phí cho 50 km đường Bến Thủy - Hà Tĩnh. Đặt trạm thu phí giữa thị trấn Lương Sơn khiến người dân bức xúc, khiếu kiện kéo dài. Ngăn không cho người dân lưu thông Cầu Việt Trì, bắt phải vòng qua Cầu Hạc Trì để thu phí, địa phương và người dân phản ứng kéo dài, gây ách tắc giao thông giữa Việt Trì và Vĩnh Yên và ảnh hưởng đến doanh thu của nhà đầu tư...

Bên cạnh đó, mức phí cao, không phù hợp với sức mua của người dân. Một điều vô lý là phí BOT trên một số tuyến đường lại cao hơn chi phí nhiên liệu: 1 km đường, xăng chỉ mất 1.200 đồng, vậy mà phí mất 1.500 đồng?

Ông Lê Văn Tiến, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải hàng hóa Hải Phòng cho biết, một chuyến xe tải nếu đi 1 chiều Hà Nội - Hải Phòng khi về lỗ 400.000 đồng/chuyến.

Ông Khúc Hữu Thanh Hải, Giám đốc Công ty CP Vận tải Đất Cảng: Mỗi đầu xe, mỗi tháng mất 40 triệu đồng để trả BOT cao tốc Hà Nội - Hải Phòng; xe giường nằm xuất phát từ bến Nước Ngầm đi Hà Tĩnh, mất 20 triệu đồng/tháng. Hệ quả là lái xe phải tìm cách trốn trạm, đưa xe chạy vòng vào tỉnh lộ, làm hủy hoại đường nông thôn. Xe Hải Phòng về Hà Nội phải vòng xuống Hưng Yên, vượt qua Văn Giang, hoặc vào TP. Hải Dương, vòng sang QL5 cũ, gây ách tắc giao thông nên TP. Hải Dương phải cắm biển cấm xe giờ cao điểm.

Chi phí cầu đường đã phá vỡ kết cấu giá thành vận tải, tỷ lệ chi phí cầu đường trong hạch toán vận tải khoảng 7%, nay đã tăng lên 30 - 40%. Từ đó, xuất hiện sự đối đầu giữa DN vận tải với trạm thu phí, một đơn vị vận tải Hải Phòng đưa 2 xe 45 chỗ chắn trạm BOT cao tốc, công an phải vào cuộc; xe tải cứ ngấm ngầm chở quá tải, xe khách bỏ bến chạy dù lòng vòng đón trả khách tại các bến dù tự phát, xe khách gia cố lại gầm để chở hàng hóa, xe giả danh "hợp đồng" chở khách tuyến cố định để tăng thêm doanh thu, bù vào phí BOT...

Chi phí đầu tư "khủng"

Ở khía cạnh khác, ông Bùi Danh Liên đã chỉ rõ thực trạng chưa đầu tư đã thu phí hoặc thu phí khống, phí chồng phí:

"QL51, chủ đầu tư 4 năm chưa góp đủ vốn chủ sở hữu, công trình chưa quyết toán mà đã tiến hành thu phí. Pháp Vân - Cầu Giẽ, cả 2 giai đoạn, mức đầu tư 6.700 tỷ đồng, giai đoạn 1 gần 2.000 tỷ đồng, không hiểu lý do gì, Bộ GTVT chưa hoàn chỉnh việc quyết toán giai đoạn 1, nhà đầu tư đã được thu phí ngay trên tổng mức đầu tư của 2 giai đoạn? Số tiền chênh lệch sau khi quyết toán sẽ được tính như thế nào?

Nhưng trước mắt, chắc chắn các DN vận tải và người dân phải chịu, chẳng khác nào người dân trả tiền thuê khách sạn 5 sao nhưng phải ở trong nhà trọ, chưa kể báo cáo doanh thu của trạm này đã che giấu 700 triệu đồng/ngày (kết quả giám sát của Tổng cục Đường bộ). Làm sai những quy chuẩn đường cao tốc: đường cao tốc là đường có tốc độ cao từ 100 km - 120 km/giờ, là đường độc đạo, có đường gom để tách các phương tiện xe máy, ô tô do tốc độ hạn chế. Đường cao tốc Hà Nội - Bắc Giang là một điển hình làm trái quy chuẩn: do không có đường gom nên Tổng cục Đường bộ phải hạn chế tốc độ để các phương tiện được đi chung như quốc lộ (?!).

Bộ GTVT lấy lý do tổng dự toán quá lớn, nhà đầu tư không thu xếp được vốn nên Bộ cho điều chỉnh dự án làm nhiều giai đoạn dẫn đến chỉ là nâng cấp, nhưng dán mác "đường cao tốc". Câu hỏi đặt ra: Đầu tư khẩn cấp như vậy, phải chăng khởi công nhanh kẻo "hết nhiệm kỳ"? Đường cao tốc phải phóng tuyến song song với quốc lộ để người dân được lựa chọn".

Những bất cập trong phương thức đầu tư BOT giao thông thời gian qua, cũng được chỉ rõ. Chủ trương đúng nhưng đầu tư ồ ạt, làm với bất cứ giá nào, làm theo nhiệm kỳ - là căn bệnh phong trào, không quan tâm đến giá thành đầu tư nên suất đấu quá cao. Theo ông Nguyễn Xuân Thành, cán bộ giảng dạy kinh tế Fullbright, chi phí cho 1 km đường cao tốc 4 làn tại 25 bang ở Mỹ là 7 triệu USD; Trung Quốc năm 2006 là 4 triệu USD, nay điều chỉnh là 7 triệu USD.

Ông Nguyễn Văn Khai, Đại sứ Việt Nam tại Các Tiểu Vương quốc Ả Rập Thống Nhất cho biết, với họ, chi phí xây dựng chỉ 4 triệu USD/km - đường cao tốc đẹp như mơ 12 làn xe, không hạn chế tốc độ.

Còn ở Việt Nam, chi phí trung bình 20 triệu USD/km?

Bài 2: Minh bạch ở đâu?

Hà Thu