

Hàng loạt dự án BOT: Miếng bánh “béo bở”

11:21 19/08/2017

Trong vài năm trở lại đây, việc phát triển các dự án đường BOT đã giúp cho nhu cầu đi lại của nhiều người dân trở nên thuận lợi khi thời gian lưu thông được kéo giảm một nửa. Kinh tế - xã hội nhiều địa phương cũng chuyển biến mạnh nhờ đường cao tốc vươn đến...

Tuy nhiên, một số dự án BOT đã nảy sinh hàng loạt các bất cập như trạm thu phí đặt sai vị trí, các trạm thu phí được bố trí quá dày, vẫn áp dụng thu tiền mặt nên thiếu công khai, minh bạch.

Không phải ngẫu nhiên mà các nhà đầu tư lựa chọn hợp đồng BOT như một “miếng bánh béo bở” mà là vì những lợi ích ưu thế hơn hẳn hợp đồng BTO và BT. Đối với dự án BOT, khi công trình hoàn thành và đưa vào sử dụng thì chủ đầu tư hoàn toàn có thể thu hồi vốn và khai thác lợi nhuận một cách chủ động và nhanh chóng. Nhà đầu tư thông qua việc kinh doanh và khai thác công trình để tìm kiếm lợi nhuận trước khi bàn giao lại cho nhà nước.

Đối với các dự án BTO, BT thì sau khi nhà đầu tư hoàn thiện công trình phải chuyển giao cho nhà nước rồi sau đó mới được khai thác để tìm lợi nhuận. Như vậy, sau khi chuyển giao công trình rất có thể phát sinh những thay đổi mà gây thiệt hại cho nhà đầu tư. Với hợp đồng BT thì nhà đầu tư sẽ dễ dàng đặt câu hỏi: “ Phải mất bao lâu thì mới có một công trình mới của nhà nước”? Và cũng có khả năng những lợi ích từ dự án lần này sẽ không bằng dự án trước.



Trạm BOT Cai Lậy

Trong thời gian qua, dư luận liên tục bức xúc trước việc hàng loạt các trạm BOT thu phí quá cao, thu phí không đúng với quãng đường mà người dân đi, phí chồng phí... Mới đây nhất là vụ việc trạm thu phí BOT Cai Lậy (Tiền Giang) thu phí không hợp lý, không thuyết phục dẫn đến nhiều phản ứng bức xúc của người dân và các đơn vị vận tải.

Theo tìm hiểu, trạm thu phí Cai Lậy thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình quốc lộ 1 đoạn tránh thị xã Cai Lậy và tăng cường mặt đường đoạn Km 1987+560 đến Km 2014 có tổng vốn đầu tư trên 1.398 tỷ đồng. Trong đó, tuyến tránh dài 12,02 km đầu tư mới trên 1.000 tỷ và phần tăng cường mặt đường 26,5 km từ thị xã Cai Lậy đến huyện Cái Bè. Tuy nhiên, từ khi dự án này đi vào hoạt động đã gặp phải sự phản ứng của người dân và các đơn vị vận tải bởi việc đặt trạm BOT này không hợp lý.

Theo các đơn vị vận tải, trạm BOT này mang danh nghĩa là thu cho tuyến tránh nhưng lại được đặt ngay trên Quốc lộ. Trên thực tế, trạm BOT Cai Lậy được đặt trên tuyến Quốc lộ 1A, cách điểm vào tuyến tránh Cai Lậy khoảng 1km theo hướng Cần Thơ - Tiền Giang. Ngoài ra, theo các tài xế khi đi qua trạm này cho biết, mức phí ở đây thu rất cao, chỉ 12km mà thu tới 35.000 đồng/vé/lượt, cao gần bằng khoản thu phí của 50km đường cao tốc TPHCM - Trung Lương (40.000 đồng/lượt/50km).

Theo một chuyên gia phân tích, với lưu lượng trung bình hơn 50.000 lượt ô tô các loại lưu thông trên quốc lộ 1 qua địa phận Tiền Giang mỗi ngày, nếu lấy

mức phí thấp nhất là 35.000 đồng/lượt (ô tô dưới 12 chỗ ngồi) thì mỗi ngày trạm thu phí sẽ thu được ít nhất là 1,75 tỷ đồng. Với thời gian được phép thu phí là 6 năm 4 tháng thì chủ đầu tư sẽ thu được ít nhất hơn 4.000 tỷ đồng. Trong khi tổng đầu tư cho tuyến đường tránh và cả tăng cường mặt đường quốc lộ 1 chỉ 1.400 tỷ đồng.

Có thể thấy rằng, chính lưu lượng phương tiện ngày một đông, chính sách đầu tư, thời gian thu phí và được hỗ trợ các rủi ro đã khiến các dự án BOT hấp dẫn và là miếng bánh “béo bở” cho các nhà đầu tư.

Ngọc Linh