TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Thu phí các tuyến cao tốc do Nhà nước đầu tư sẽ thực hiện như thế nào?

15:57 02/07/2024

Nhà nước thu phí đường cao tốc không phải vì lợi nhuận. Việc thu phí là để có nguồn vốn phục vụ cho công tác bảo trì và đầu tư phát triển các tuyến cao tốc mới.

Luật Đường bộ vừa được Quốc hội thông qua đã bổ sung quy định thu phí sử dụng với phương tiện lưu thông trên cao tốc do Nhà nước đầu tư để có nguồn vốn bảo trì, đầu tư các tuyến cao tốc mới.

Theo điều 50 của Luật Đường bộ, Nhà nước thu phí sử dụng cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước quản lý, bao gồm cao tốc do Nhà nước đầu tư và cao tốc được chuyển giao cho Nhà nước quản lý. Phí thu được sẽ nộp vào ngân sách Nhà nước và đầu tư cho việc bảo trì, sửa chữa, nâng cấp các tuyến cao tốc.

phòng An ninh, việc thu phí cao tốc do Nhà nước đầu tư không dẫn đến "phí chồng phí" vì người tham gia giao thông có thể lựa chọn sử dụng đường quốc lộ song hành miễn phí.

Chính phủ sẽ quy định chi tiết về điều kiện, thời điểm thu phí sử dụng cao tốc. Các tổ chức nhận nhượng quyền thu phí, nhượng quyền kinh doanh cũng sẽ phải nộp tiền thu được vào ngân sách Nhà nước. Riêng tiền phí thu được trong thời gian thực hiện hợp đồng chuyển nhượng không phải nộp ngân sách, trừ phần doanh thu phải chia sẻ cho Nhà nước.

Theo Điều 50 của Luật Đường bộ, Nhà nước thu phí sử dụng cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước quản lý, bao gồm cao tốc do Nhà nước đầu tư và cao tốc được chuyển giao cho Nhà nước quản lý. Ảnh Báo Giao thông.

Trước khi được quy định trong luật, Bộ GTVT từng nhiều lần đề xuất thu phí một số tuyến cao tốc do Nhà nước đầu tư; trong đó, có 9 tuyến cao tốc Bộ dự kiến thu phí trong 5 năm. Cơ quan này lý giải, mức phí sẽ đáp ứng các nguyên tắc như phù hợp với lợi ích, khả năng chi trả của người sử dụng. Sau khi bù đắp chi phí tổ chức phải đảm bảo còn dư để cân đối vào ngân sách Nhà nước. Số tiền thu được từ các cao tốc đầu tư bằng ngân sách sẽ nộp lại ngân sách Nhà nước và ưu tiên sử dụng cho đầu tư, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Cục Đường bộ Việt Nam cho biết, trong 10 năm tới nhu cầu vốn đầu tư mới đường cao tốc lên đến gần 240.000 tỷ đồng, trong khi vốn bảo trì mới đáp ứng được khoảng 40%. Nhân lực quản lý, vận hành cao tốc cũng đang là bài toán khó, khi đến năm 2030 cần 10.000 công nhân vận hành. nhiều chủ công trình được giao quản lý, vận hành còn hạn chế về chuyên môn và thiếu nhân sự trình độ cao. Việc bố trí nguồn vốn để quản lý, khai thác đường cao tốc chưa kịp thời, đầy đủ.

Thu phí cao tốc sẽ có 2 phương án

Giải quyết vấn đề này, Luật Đường bộ (có hiệu lực thi hành từ ngày 1/1/2025) đã bổ sung nhiều quy định mới nhằm huy động nguồn lực xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì đường cao tốc, trong đó có quy định cho phép thu phí các tuyến cao tốc do Nhà nước đầu tư.

Trao đổi với báo chí, ông Bùi Quang Thái, Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam cho biết, quan điểm nhất quán của Bộ GTVT là những tuyến cao tốc nào có chất lượng dịch vụ tương ứng với mức thu mới triển khai thu phí. Nhà nước thu phí đường cao tốc không phải vì lợi nhuận. Việc thu phí là để có nguồn vốn phục vụ cho công tác bảo trì và đầu tư phát triển các tuyến cao tốc mới.

Nói về cách thức triển khai, ông Thái cho biết, tới đây, hệ thống giao thông thông minh (ITS), trong đó có hệ thống thu phí tự động không dừng sẽ được đầu tư đồng bộ với quá trình xây dựng đường cao tốc. Vì vậy, trên cơ sở hạ tầng hiện nay không phải đầu tư trạm thu phí.

"Vấn đề đặt ra hiện nay là lựa chọn giữa 2 hình thức quản lý, khai thác và thu phí cao tốc.Thứ nhất là Nhà nước tự tổ chức thực hiện việc thu phí. Thứ hai là nhượng quyền cho tư nhân quản lý, khai thác", Cục trưởng Cục Đường bộ thông tin.

Với hình thức thứ nhất, cơ quan quản lý tài sản đường cao tốc là Cục Đường bộ Việt Nam tự tổ chức thu. Qua đấu thầu, Cục Đường bộ sẽ lựa chọn nhà thầu cung cấp dịch vụ thu phí trên nền tảng hệ thống thu phí tự động không dừng. Phương án này có nhược điểm là thu phí kiểu "nhặt dần", sau khi trừ chi phí tổ chức thu sẽ nộp ngân sách.

Hình thức thứ 2 là đấu thầu quản lý đường cao tốc theo hình thức hợp đồng kinh doanh - quản lý (O&M). Nhà đầu tư sẽ đứng ra thu phí và quản lý, bảo trì tuyến đường. Nhà nước bán quyền thu phí tuyến cao tốc trong thời gian nhất định và thu ngay được một khoản tiền.

Phương án này có nhiều ưu điểm, song với những tuyến cao tốc có lưu lượng thấp sẽ khó hấp dẫn nhà đầu tư.

Ảnh internet.

Trong mọi trường hợp Cục Đường bộ Việt Nam đều có phương án. Nếu không có nhà đầu tư tham gia, Nhà nước sẽ đứng ra thực hiện trên tinh thần cung cấp sản phẩm dịch vụ công, đảm bảo tính liên tục cho người sử dụng.

Về mức phí, ông Thái cho hay, Cục Đường bộ Việt Nam nghiên cứu các kịch bản, tính toán, làm sao đảm bảo cân bằng giữa dịch vụ cung cấp đến người sử dụng và mức thu. Các bước đi sẽ được tiến hành thận trọng, tránh tác động quá lớn đến chỉ số CPI và chi phí logistics.

Đầu tư công, quản lý tư

Theo PGS.TS Trần Chủng, Chủ tịch Hiệp hội các nhà đầu tư công trình giao thông đường bộ Việt Nam cho rằng, mô hình Nhà nước làm đường rồi bán quyền thu phí, đấu thầu quản lý theo hình thức O&M đã được áp dụng hiệu quả từ lâu tại nhiều nước.

Tại Việt Nam, O&M là 1 trong 6 hình thức hợp tác đối tác công - tư (PPP), được quy định trong Luật PPP nhưng hiện nay mới chỉ áp dụng được hình thức đầu tư BOT trong thực tiễn. Mô hình O&M có nhiều ưu điểm như nhà nước không phải nuôi bộ máy quản lý, thu phí và có ngay một khoản tiền để tái đầu tư các tuyến cao tốc mới. Vấn đề là làm sao để chọn được nhà thầu chuyên nghiệp, có năng lực về công nghệ, thiết bị.

"Đầu tư công, quản lý tư là mô hình hiệu quả trong nhiều lĩnh vực, không riêng gì giao thông. Với mô hình này, Nhà nước quản lý, giám sát quá trình khai thác,

vận hành thông qua hợp đồng kinh tế, qua đấu thầu công khai, thể hiện rõ quyền và nghĩa vụ giữa các bên", ông Chủng nói.

Còn đối với các tuyến cao tốc có lưu lượng thấp, khó thu hút nhà đầu tư, theo ông Chủng, cần xây dựng mức giá phù hợp, thời gian thu phí có thể dài hơn, đảm bảo khả thi phương án tài chính cho nhà đầu tư.

Chọn phương án 2, ông Nguyễn Quốc Việt, Phó viện trưởng Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR) lý giải, chỉ có nhà đầu tư tư nhân mới tính toán lợi nhuận sát nhất và chịu trách nhiệm trước đồng tiền họ bỏ ra. Rút kinh nghiệm từ thực tiễn những trạm thu phí BOT trước đây, nên giao cho tư vấn độc lập nghiên cứu và lên phương án, Bộ GTVT sẽ đưa ra các tiêu chí và điều chỉnh phù hợp.

"Mọi thứ đều đã có kinh nghiệm quốc tế, quan trọng nhất là lấy ý kiến các bên liên quan để biết vướng ở đâu, cần thay đổi gì", ông Việt nói.

Đường cao tốc tại Hàn Quốc - Ảnh: TTXVN

Tham khảo kinh nghiệm quốc tế

Một số nước trên thế giới đầu tư phát triển đường cao tốc từ nguồn vốn đầu tư công, sau khi đưa vào sử dụng thì tiến hành thu phí để vận hành, bảo trì, hoàn vốn và tái đầu tư phát triển mở rộng mạng lưới cao tốc mới.

Hiện nay, Trung Quốc thực hiện thu phí khoảng hơn 150.000km đường bộ cao tốc bằng công nghệ và hình thức thu phí tự động không dừng. Trung Quốc áp dụng hình thức chuyển nhượng quyền thu phí các tuyến cao tốc. Sau khi chuyển nhượng, bên nhận sẽ thu phí và vận hành. Thời hạn chuyển nhượng

quyền thu phí theo thỏa thuận, thời gian không quá số năm do Nhà nước quy định.

Tại Mỹ, Chính phủ sở hữu và chịu trách nhiệm đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc và tổ chức đấu thầu.Tư nhân chịu trách nhiệm bảo trì, thu phí và vận hành khai thác trên các tuyến đường do liên bang đầu tư xây dựng thông qua hình thức hợp tác nhượng quyền trong khoảng thời gian từ 5 - 15 năm.

Các tuyến cao tốc qua các tiểu bang được Chính phủ dùng ngân sách liên bang để đầu tư xây dựng thông qua Quỹ Tín thác đường cao tốc (Highway Trust Fund). Quỹ này được hình thành từ nguồn thu thuế nhiên liệu trên toàn liên bang.

Tại Hàn Quốc, Chính phủ xây dựng mô hình thành lập các tổng công ty đường bộ cao tốc là doanh nghiệp Nhà nước, các công ty Nhà nước về đường bộ cao tốc. Các tổng công ty có trách nhiệm xây dựng kế hoạch phát triển đường cao tốc.

Nhằm phát triển nhanh đường cao tốc, Hàn Quốc thực hiện mô hình hỗ trợ 50% tổng mức đầu tư và tổng công ty chịu trách nhiệm 50%. Nguồn vốn đầu tư do Nhà nước hỗ trợ được sử dụng để chi trả cho việc bồi thường GPMB thực hiện dự án và đầu tư xây dựng tuyến đường.

Với các tuyến cao tốc được doanh nghiệp triển khai xây dựng và đưa vào khai thác, tổng công ty sẽ trực tiếp quản lý vận hành và thu phí.Toàn bộ nguồn thu này được tập trung vào một quỹ và được sử dụng cho chi phí quản lý, bảo trì tuyến đường.

Tại Nhật Bản, qua gần 60 năm phát triển đường cao tốc, Nhật Bản đã thông qua 2 cơ chế tài chính: Thu phí sử dụng đường bộ cao tốc và thu phí nhiên liệu phương tiện đường bộ để phát triển và mở rộng được hơn 10.000 km đường cao tốc và hầu hết các tuyến đường bộ chính.

Khi mới hình thành và phát triển các tuyến đường cao tốc, Chính phủ sử dụng ngân sách để phát triển mạng lưới đường cao tốc và bảo lãnh cho chính quyền địa phương huy động vốn để xây dựng các đường cao tốc và thu phí để hoàn vốn. Ở giai đoạn tiếp theo, Chính phủ thành lập công ty đường cao tốc để thay mặt cho Chính phủ thu phí đường bộ và hoàn trả các khoản vốn huy động ban đầu. Đặc biệt, quá trình thu phí các tuyến đường có lãi được sử dụng để trợ giá chéo cho tuyến đường không có lãi.

Bên cạnh đó, Nhật Bản thực hiện mô hình nhượng quyền (BTO) trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cao tốc, nhờ vậy giảm chi phí,

giảm rủi ro trong môi trường cạnh tranh cao. Chính phủ thành lập Tập đoàn đường bộ cao tốc là cơ quan xây dựng và quản lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cao tốc. Nguồn thu phí cùng với việc phát hành trái phiếu đã cho phép Tập đoàn xây dựng và vận hành gần như toàn bộ hệ thống đường cao tốc.

Những tuyến dự kiến sẽ thu phí

Các tuyến cao tốc đang khai thác: Lào Cai - Kim Thành, Hà Nội - Thái Nguyên, TP. HCM - Trung Lương, Cao Bồ - Mai Sơn, Mai Sơn - QL45, QL45 - Nghi Sơn, Nghi Sơn - Diễn Châu, Cam Lộ - La Sơn, La Sơn - Túy Loan, La Sơn - Hòa Liên, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây, Bến Lức - Trung Lương, Cầu Mỹ Thuận 2 và đường dẫn 2 đầu cầu.

Các tuyến đang xây dựng đến năm 2025: Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Binh, Vạn Ninh - Cam Lộ, Hòa Liên - Túy Loan, Quảng Ngãi - Hoài Nhơn, Hoài Nhơn - Quy Nhơn, Quy Nhơn - Chí Thạnh, Chí Thạnh - Vân Phong, Vân Phong - Nha Trang, Cần Thơ - Cà Mau.

TheoChinhphu.vn