

## Từ BOT đến Uber, Grab..

**NGƯỜI ĐÓTHI** phỏng vấn

*Phó Chủ tịch Tổng hội Xây dựng Việt Nam Phạm Thế Minh .*

Ông **Phạm Thế Minh** nguyên là Thứ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải, nhưng trong các câu chuyện giữa chúng tôi nhiều năm qua tôi có cảm tưởng ông thường đứng ở phía người dân nêu ý kiến, chứ không phải phía nhà nước của một cựu quan chức. Câu chuyện vì sao dân các nơi phản đối thu phí đường bộ (BOT) và cách quản lý vận tải (với UBER, GRAB...) cũng vậy.

***Để thu hút vốn đầu tư của khu vực tư nhân phát triển dịch vụ công ích, chính phủ nhiều nước đã đưa ra các phương thức hợp tác với tư nhân trong đó có BOT (đầu tư, khai thác, chuyển giao). Nhưng ở Việt Nam, phương thức BOT thường dùng trong đầu tư giao thông cũng gây xung đột nhiều nhất, vì sao thưa ông?***



*Ông Phạm Thế Minh – Phó Chủ tịch  
Tổng hội Xây dựng Việt Nam*

Ở các nước, sau những đầu tư ban đầu vào kết cấu hạ tầng, thì nhà nước phải kêu gọi, khuyến khích để khu vực tư nhân cùng đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng vì rằng nguồn vay ưu đãi phát triển đã giảm dần, nợ công (cả trong và ngoài nước) cũng tới hạn. Thêm nữa, khả năng quản lý đầu tư và quản lý quá trình khai thác hạ tầng của khu vực tư nhân cũng hiệu quả hơn. Do đó hình thức hợp tác công tư (PPP) như BOT, BT hay BTO... ra đời, được áp dụng rộng rãi là xu hướng tất yếu.

BOT hay các loại hợp đồng khác không chỉ áp dụng trong lĩnh vực giao thông mà nhiều lĩnh vực hạ tầng xã hội. Nhưng hạ tầng giao

thông được thực hiện rộng hơn vì giao thông liên quan đến những vùng rộng lớn của đất nước, liên quan đến nhiều đối tượng, nhiều ngành kinh tế. Do đó loại hợp đồng BOT trong giao thông dễ thu hút các nhà đầu tư hơn.

Còn lâu nay có sự xung đột giữa nhà đầu tư BOT giao thông với người sử dụng dịch vụ hạ tầng, theo tôi có mấy lý do. Một: ngay từ lúc các cơ quan chức năng mời đầu tư thường không công khai rõ ràng, minh bạch, dẫn tới ít nhà đầu tư được tham gia, từ đó dễ sinh lợi ích cục bộ. Hai: trong hợp đồng các chỉ tiêu, như thời gian xây dựng, thời gian khai thác

giá dịch vụ cho từng loại phương tiện... bị đưa lên quá cao; thậm chí có những đoạn đường doanh nghiệp không đầu tư nhưng lại được cơ quan thay mặt nhà nước cho phép đóng đường thu phí nên gây bức xúc cho người tham gia giao thông.

Những vụ việc này phải được khắc phục, mới có thể phát huy được ưu việt của BOT là nâng cao chất lượng dịch vụ hạ tầng với giá hợp lý.

***Có một nghịch lý là hợp đồng BOT giao thông do nhà nước và tư nhân ký kết, nhưng cả hai lại không phải là những người thường xuyên sử dụng và phải trả phí, mà chính người dân và các doanh nghiệp vận tải. Vậy họ (dân, doanh nghiệp) có vai trò nào trong hợp đồng này?***

Phải nói ngay rằng hạ tầng kỹ thuật (gồm cả giao thông, năng lượng hay môi trường...) đều là sản phẩm dịch vụ dùng chung cho toàn xã hội. Vì thế không thể để từng thành viên xã hội ký kết hợp đồng sử dụng hạ tầng với nhà đầu tư. Nhà nước, với tư cách đại diện của toàn xã hội, phải là người ký kết với nhà đầu tư BOT.



*Đầu tháng 4.2017, cho rằng việc đặt cả hai trạm thu phí BOT cầu Bến Thủy 1 và cầu Bến Thủy 2 (nối hai tỉnh Nghệ An và Hà Tĩnh) là không hợp lý, người dân đã mang xe ra chặn cầu để phản đối. Ảnh TA*

Các công vụ này chính là nơi tỏ rõ tính liêm chính của Nhà nước. Tôi cho rằng nếu Nhà nước biết khai thác tốt trí tuệ của các tổ chức xã hội nghề nghiệp, để họ tư vấn phản biện cho việc chọn những nhà đầu tư BOT (hay PPP nói chung) sẽ đảm bảo được tính khách quan, chính xác hơn so với việc Nhà nước “tự chọn”, đặc biệt trong hoàn cảnh đội ngũ công chức còn tham nhũng nặng nề như hiện nay.

Vừa qua, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã cử đoàn giám sát và kiểm toán và đã xử lý 22/27 dự án, giảm thời gian thu phí từ 10-13 năm lên tới gần 100 năm, nhiều đoạn đường phải hạ giá thu... là bài học lớn về việc ký kết hợp đồng giữa các cơ quan nhà nước với những chủ đầu tư BOT các tuyến giao thông thời gian qua.

**Về lâu dài vẫn là phải công khai minh bạch từ khâu mời thầu đầu tư dự án đến công khai - minh bạch khi chọn nhà đầu tư, khi đánh giá các chỉ tiêu dự thầu.**

***Nhưng việc kiểm tra vẫn chỉ là “hậu kiểm” khi sự việc đã xảy ra và có thể đã từ rất lâu. Tức là rất nhiều người đã chịu thiệt một cách phi lý mà không được bồi hoàn. Điều chúng ta cần là một cơ chế ngăn chặn, để tham nhũng khó xảy ra với tỷ lệ 22/27 dự án BOT?***

Dù việc giám sát, kiểm toán của cơ quan giám sát tối cao là “hậu kiểm” nhưng đó là việc làm tích cực. Từ việc làm đó rút ra được kinh nghiệm trong việc giao, ký kết hợp đồng BOT, và qua việc làm đó Quốc hội, Chính phủ biết những điểm yếu để quản lý đội ngũ cán bộ công chức trong thực thi nhiệm vụ.

Còn về lâu dài vẫn là phải công khai minh bạch từ khâu mời thầu đầu tư dự án đến công khai - minh bạch khi chọn nhà đầu tư, khi đánh giá các chỉ tiêu dự thầu. Và hơn thế, Nhà nước nên thuê các tổ chức xã hội nghề nghiệp thẩm định, đánh giá và phản biện để việc chọn nhà đầu tư được chính xác.

***Thêm một câu hỏi cũng về lĩnh vực quản lý giao thông - vận tải: ông có hay đi Uber hay Grab không, và với tư cách nguyên lãnh đạo ngành giao thông - vận tải thì ông nhìn nhận hoạt động của hai hãng này thế nào?***

Tôi thường xuyên đi bằng xe gắn máy, những khi phải đi xa hay lúc thời tiết không thuận lợi thì tôi dùng taxi. Tôi nghĩ xe Uber hay Grab chỉ là hình thức đóng góp tài sản và phương thức điều hành, còn bản chất của dịch vụ này không có gì mới.

Cách thức này tiết kiệm tài sản cho xã hội hơn, người sử dụng thuận tiện hơn với chi phí thấp hơn. Và rõ ràng trên mặt đường cùng lúc sẽ giảm bớt lượng xe chạy lòng vòng, tranh nhau cùng đến một điểm đón khách. Tôi tin nếu các hãng taxi truyền thống sớm chuyển sử dụng công nghệ thông tin này để điều hành lao động thì có lợi cho bản thân họ và cho cả xã hội.

Kinh doanh là phải chấp nhận cạnh tranh, phải đổi mới liên tục. Ai không đổi mới kịp là thất bại.

*Trần Vũ thực hiện*