

Vấn đề vượt tải trọng: Cần tháo gỡ những nút thắt?

NGUYỄN NHÂM

Theo Nghị định Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ số 34/2010/NĐ-CP, Chương II, Mục 5 và các Điều 26 đến 31 đã quy định rõ ràng các mức phạt cho các đối tượng phạm lỗi, trong đó có vấn đề phạt vi phạm chuyên chở vượt quá tải trọng đối với các phương tiện vận tải đường bộ. Tuy nhiên, đến ngày 01/4/2014 mới được triển khai thực hiện một cách quyết liệt, khiến hệ lụy của động thái trên gây ra cho ngành GTVT là không nhỏ.

Quá tải trọng đã thành phổ biến

Trong thời gian khá dài, chúng ta đã để cho các phương tiện vận tải vượt quá tải trọng cho phép, khiến nó trở nên phổ biến. Tình trạng xe chở quá tải chạy rung đường khiến nhiều con đường xây dựng tốn kém hàng trăm, hàng nghìn tỷ đồng nhanh chóng bị sụt lún, bong tróc, xuống cấp trầm trọng, kinh phí sửa chữa định kỳ không đáp ứng kịp nhu cầu thực tế.

Việc các xe vận chuyển quá tải trọng cho phép của cầu đường và tải trọng cho phép của xe đã gây hư hỏng công trình, làm mất ATGT

và còn tạo môi trường cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp dịch vụ vận tải và các doanh nghiệp kinh doanh hàng hóa.

Đã hàng chục năm chúng ta buông lỏng việc kiểm soát xe quá tải, đến nay mới siết lại, khiến cho các đối tượng trực tiếp và liên quan có những phản ứng khác nhau, lúc đầu thường là phản ứng tiêu cực như mỗi khi các lực lượng thanh tra, kiểm tra trên các tuyến đường, thì lại có những đoàn xe dừng “né” trạm cân, hoặc chạy vòng đường khác để trốn tránh. Việc cơ quan chức năng triển khai kiểm soát xe quá tải đã làm xuất hiện sự mâu thuẫn lợi ích giữa lái xe, chủ xe, một số người có cổ phần đầu tư vào các doanh nghiệp vận tải, thậm chí cả một số người thực thi công vụ có dung túng, bảo kê cho các đoàn “xe vua”.

Đến nay đã có những ý kiến kêu khó khăn từ những người trực tiếp kiểm soát xe quá tải và doanh nghiệp vận tải như việc cân xe làm ảnh hưởng lưu thông hàng hóa, không có mặt bằng đặt trạm cân hay khó khăn trong hạ tải... Việc

vận chuyển quá tải thì mức độ ảnh hưởng đến cầu đường là không nhỏ. Có chuyên gia phân tích, nếu ta đầu tư 1 đồng cho việc làm mới các công trình, duy tu bảo dưỡng tốt thì công trình kéo dài 10 năm. Nếu ta quản lý không tốt về tải trọng xe thì sau 1 - 2 năm công trình này bị hỏng, ta lại phải làm lại mất 8-9 đồng. Như vậy, cứ bỏ ra 1 đồng thì mất đi 8-9 đồng do quản lý tải trọng xe không tốt gây lãng phí tài sản quốc gia, nguồn thu tài chính theo đó cũng suy giảm đáng kể.

Vì thế, theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và Bộ GTVT, Tổng cục ĐBVN cũng đã thực hiện đề án tổng thể kiểm soát tải trọng xe, cũng như quy hoạch hệ thống các trạm cân. Tuy nhiên, việc kiểm soát xe quá tải trên đường chỉ là một khâu trong quy trình kiểm soát xe quá tải từ việc nhập khẩu xe, đăng kiểm, kiểm tra của cảnh sát giao thông giữa hai kỳ đăng kiểm, trách nhiệm xếp hàng của các chủ hàng, chủ mỏ, tài xế... Ngoài ra cần phải nói thêm, do nguồn lực đầu tư hệ thống trạm cân theo quy hoạch thì còn có khó khăn, nên cần triển khai



đồng bộ ở cả các khâu khác chẳng hạn như khâu bốc xếp hàng tại kho, tức là kiểm soát tại gốc...

“Vướng” do thiếu lộ trình

Thói quen chở quá tải đã trở thành phổ biến hàng chục năm nay là một cản trở lớn khó có thể thay đổi ngay trong một sớm một chiều. Hơn nữa, thói quen chở quá tải đã được mặc nhiên công nhận của giới chủ xe, chủ hàng và đôi khi còn của cả giới quản lý GTVT vì đã nhận phí “bôi trơn” hoặc “bảo kê” cho các đoàn xe và khi lợi ích đã đan xen vào nhau rồi thì việc quá tải trọng đương nhiên tồn tại và hậu quả đường bị phá hỏng trước thời hạn khiến ngành cầu đường phải “lãnh đủ”.

Thói quen chở quá tải trọng cũng khiến cho yếu tố quá tải tham gia cấu thành giá cả hàng hóa và dịch vụ vận tải trên thị trường và tính “ảo” của giá cả đã không phản ánh đúng giá trị thực của sản phẩm và dịch vụ làm gia tăng sự bất bình đẳng trong quan hệ cạnh tranh trên thương trường, trong nền kinh tế thị trường định hướng XHCN ở nước ta.

Trong bối cảnh hiện nay, nhất là giai đoạn đầu, sự phản ứng của các chủ thể tham gia thị trường vận tải hàng hóa và dịch vụ vận tải thường theo hướng tiêu cực để bảo tồn lợi nhuận đã được hình thành từ trước đó như: Tránh đường có cân kiểm tra, hối lộ, yêu sách với chủ hàng, tăng giá cước vận chuyển, thậm chí ì không thực hiện theo yêu cầu kiểm tra hoặc nộp phạt...

Chọn kênh vận tải mới cũng là phản ứng tự nhiên của các chủ hàng. Tuy nhiên, chuyển hình thức và phương tiện vận tải là một quá trình và cũng cần phải có thời gian. Vận tải đường sắt nước ta vốn chiếm khoảng 30% lượng hàng hóa lưu chuyển trên thị trường, sau ngày 1/4 tình trạng thiếu đôi tàu gây ùn tắc hàng hóa đột biến gia tăng.

Tại Hội thảo Nâng cao năng lực, chất lượng vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không để giảm tải cho vận tải đường bộ vừa qua, có chuyên gia cho rằng, ngành Đường sắt cần gấp rút đổi mới tư duy, không thể “ngồi chờ sung rụng”. Tuy nhiên, cũng có chuyên

gia cho rằng, ngành Đường sắt đã bị động do sự yếu kém của các cơ quan nghiên cứu dự báo không thấy được hiệu ứng từ một chủ trương chậm được triển khai thực hiện nhưng khi tổ chức thực hiện lại không có lộ trình khiến xảy ra tình trạng bất cập của ngành Đường sắt như hiện nay là khó tránh.

Trong bối cảnh hoạt động vận tải đường bộ đang quá tải thì việc lựa chọn vận tải đường sắt có giá hợp lý đã được nhiều doanh nghiệp tính tới. Tuy nhiên, từ lựa chọn đến hoạt động thực tiễn, đối với vận tải đường sắt hiện nay lại là sự bất cập đến từ chủ thể đường sắt, do năng lực vận chuyển hàng hóa giảm sút trong mấy năm qua, năm 2013 chỉ còn 3,5% tổng nhu cầu xã hội. Có nhiều lý do khiến khách hàng né tránh vận tải đường sắt, nay lại đột ngột tăng trở lại làm cho ngành Đường sắt khó bề đáp ứng kịp thời.

Trước thực trạng nêu trên, Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng cho rằng, những bất cập của đường sắt càng lộ rõ sau ngày toàn quốc “siết” xe quá tải trên đường bộ, khiến doanh nghiệp tìm tới đường sắt. Các báo cáo của đường sắt rất nhiều nhưng chung quy để phát triển đường sắt và nâng cao năng lực vận tải, rõ ràng phải đầu tư hạ tầng, thay đổi tư duy quản lý, điều hành đã lạc hậu. Ngành Đường sắt không thể cứ ngồi chờ sung rụng, phải có phương án đổi mới thực tế chứ làm việc theo kiểu quả trứng - con gà, thì sẽ không bao giờ giải quyết được vấn đề.

Theo Bộ trưởng, ách tắc ở đâu phải tìm ngay giải pháp để tháo gỡ. Khách không chịu dỡ hàng, có thể phạt, phạt thật cao. Khách không muốn chờ hàng ban đêm, sẽ phải có chính sách khuyến khích như giảm giá 50%. Bên cạnh đó, phải căn cứ vào năng lực vận tải để ký hợp đồng. Đặt bút xong, không có xe chở, khách hàng phàn nàn là đúng.

Bộ trưởng Đinh La Thăng kết luận: “Vấn đề nằm ở chính ngành Đường sắt chứ không phải do ai khác. Muốn phát triển phải đổi mới, song thực tế lại luôn tỏ thái độ độc quyền, bao cấp. Khách muốn xếp toa đi trước lại phải chạy tiến hoặc qua cửa “cò”. Cứ “xin - cho” như thế thì ai thêm đến. Mấu chốt hiện nay

là phải tăng năng lực vận tải, cải cách thủ tục hành chính, chống tiêu cực, mới mong có khách hàng”.

Tuy nhiên, giới phân tích cho rằng, trong bối cảnh hiện nay, việc triển khai để đáp ứng nhu cầu tăng đột biến là không dễ vì việc nhập khẩu, đóng mới để tăng các đôi tàu nhanh cũng phải mất từ 3 đến 6 tháng, chưa kể đến việc nâng cấp các tuyến đường sắt vốn đã bị xuống cấp nghiêm trọng. Qua thực tế lần này cho thấy, năng lực nghiên cứu dự báo của các Viện nghiên cứu quy hoạch của Bộ GTVT mà trực tiếp là các cơ quan nghiên cứu thị trường của ngành Đường sắt còn rất hạn chế.

Tình trạng ùn ứ, ách tắc luồng lưu chuyển hàng hóa đã diễn ra vào những ngày đầu tháng 4 đến nay do các doanh nghiệp vận tải đã tăng cước vận chuyển kéo theo giá thành sản phẩm bị đội lên cao khiến các doanh nghiệp thương mại hàng hóa các cấp phải cơ cấu lại nguồn lực, tìm kênh vận chuyển mới có lợi hơn khiến cho cung cầu mất cân đối.

Những giải pháp cần quan tâm

- *Đẩy mạnh tuyên truyền giáo dục gắn với kiểm tra kiểm soát:* Cần phải tuyên truyền giáo dục, động viên, khuyến khích các chủ thể tham gia vận tải thực thi pháp luật một cách tự giác; các lực lượng chức năng của Ngành và địa phương phải kiên trì “cuộc chiến” chống xe quá tải để lập lại trật tự mới, mặt bằng giá mới trong vận tải. Trong quá trình thực hiện tất nhiên sẽ nảy sinh những khó khăn, bất cập, nhất là giai đoạn đầu. Tình trạng mua chuộc, lôi kéo, tác động hoặc làm âm ỉ tạo sức ép đối với những người thi hành nhiệm vụ tuần tra hoặc ở các trạm cân là khó tránh khỏi.

Để khắc phục những bất cập về năng lực kỹ thuật kiểm soát, trước mắt, chúng ta phải dùng hệ thống cân lưu động để kiểm soát tải trọng xe. Trong những tuyến đường xe đông, để tránh ùn tắc chúng ta có thể chỉ làm điểm hoặc kiểm tra sắc xuất không nhất thiết phải kiểm tra 100%. Tiếp đến là các khâu đăng kiểm và việc bảo đảm xe đúng tiêu chuẩn kỹ thuật, không để vì kiểm tra quá tải trọng mà ảnh hưởng

đến dòng lưu chuyển hàng hóa, tác động đến sự vận hành của nền kinh tế thị trường.

- *Cần có lộ trình phù hợp*: Lộ trình phù hợp là cần thiết, trước kia chúng ta có hệ thống 27 trạm cân cố định, sau một thời gian không hoạt động đã bỏ đi. Từ năm 2013, theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, các trạm kiểm soát tải trọng xe cũ lại được tái khởi động. Tuy nhiên, từ ngày 01/4, theo chỉ đạo thống nhất, các lực lượng đã đồng loạt ra quân, việc “đột ngột” trở lại của các trạm cân và các lực lượng kiểm tra đã làm cho khâu vận tải ách tắc, có nơi nghiêm trọng, khiến nguồn cung hàng hóa thiếu giả tạo dẫn đến giá cước vận tải tăng bất thường, sự rối loạn nhất thời trên thị trường hàng hóa ở một số lĩnh vực và vùng miền là khó tránh. Nên chăng, chúng ta cần phải có lộ trình để tránh tạo ra “cơn sốt” cho thị trường dịch vụ vận tải kéo theo hệ lụy cho các ngành khác. Về chế tài xử phạt cũng cần từng bước để chủ hàng và chủ xe thích ứng dần, chẳng hạn, vi phạm lần đầu phạt nhẹ, có tính chất cảnh báo, các lần sau tăng lên cho phù hợp với Nghị định đã ban hành.

- *Đồng bộ hóa các khâu kiểm soát tải trọng*: Để thực hiện kiểm soát tải trọng xe có hiệu quả thì chúng ta phải tiến hành đồng bộ bằng tổng thể các biện pháp từ khâu nhập khẩu xe đến đăng kiểm và nguồn hàng. Khi kiểm soát tải trọng xe bằng cân thì tất cả các địa phương trên toàn quốc cùng phải ra quân. Các đối tượng vi phạm qua được trạm này thì có thể bị trạm khác xử lý.

Tuy nhiên, cần tránh tình trạng trạm cân làm ảnh hưởng đến lưu thông hàng hóa, tác động tiêu cực đến sự vận hành của các lĩnh vực kinh tế. Đương nhiên, người làm đầu tiên bao giờ cũng có khó khăn và có thể ngần ngại khi có sự phản ứng của những bộ phận bị đụng chạm tới lợi ích riêng của họ. Nhưng không thể vì lợi ích của một bộ phận nhỏ mà làm hư hỏng đường sá, lợi ích của cả quốc gia. Vì thế, vừa phải kiên quyết, vừa phải mềm dẻo, không máy móc, nhất là trong những trường hợp có nguy cơ ảnh hưởng lớn đến lợi ích của nền kinh tế.

- *Đầu tư nhiều hơn vào khâu dự báo*: Cần quan tâm hơn nữa đến công tác dự báo. Khi ra các văn bản Nghị định, Thông tư... các cơ quan nghiên cứu của bộ, ngành cần phải đưa ra các dự báo về sự tác động đến các ngành hữu quan có chủ trương, chính sách giải pháp phù hợp, không bị động như ngành Đường sắt vừa qua. Tuy nhiên, trong bối cảnh hiện nay, việc triển khai để đáp ứng nhu cầu tăng đột biến là không dễ vì số đôi tàu, số toa cho mỗi tàu đều đã vận hành ở mức tối đa nhưng vẫn không đáp ứng nhu cầu mới.

Mặt khác, việc nhập khẩu, đóng mới để tăng các đôi tàu nhanh cũng phải có thời gian nhiều tháng, do loại đầu máy đang vận hành ở Việt Nam thì ở các nước đã không còn sản xuất, nếu ta đặt hàng đơn chiếc thì phải chấp nhận giá cao và thời gian giao hàng không thể ngắn, chưa kể đến việc nâng cấp các tuyến đường sắt vốn đang bị xuống cấp và các đôi tàu vận chuyển hàng hóa vẫn luôn là ưu tiên sau cùng (Tàu khách Thống nhất – địa phương – hàng hóa). Ngày 16/6, Bộ đã chính thức chấp thuận phương án nghiên cứu xây dựng một tuyến đường sắt khổ 1.000mm (1m) chạy song song với tuyến đường sắt Hà Nội - TP. HCM mà phải triển khai nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt đôi khổ 1.435mm trên trục Bắc - Nam theo hướng trước mắt khai thác chạy tàu với tốc độ từ 160km/giờ đến dưới 200km/giờ.

- *Khắc phục tình trạng giá “ảo”*: Đưa giá cước vận tải về giá trị thực là nhu cầu khách quan. Bởi vì lâu nay, doanh nghiệp vận tải cạnh tranh nguồn hàng bằng cách giảm giá mà không phấn đấu nâng cao chất lượng, giờ giấc vận tải khiến chủ hàng ép giá vận tải xuống thấp. Giảm cước để cạnh tranh thì buộc phải chờ quá tải và mất chi phí “bôi trơn” dọc đường cho việc chờ quá tải. Vòng luẩn quẩn này vẫn tồn tại nếu không xử lý triệt để xe quá tải.

Lập trạm cân thì chủ xe, tài xế bắt buộc chờ đứng tải và đương nhiên giá cước vận tải phải trở về với giá trị thực của nó. Giá cước tăng sẽ làm giá sản phẩm sẽ cao hơn người tiêu dùng khó chấp nhận. Bởi vì lâu nay chủ hàng giảm được

cước vận tải nhưng chủ vận tải vẫn có lãi, người tiêu dùng coi đây là giá chuẩn, phần giá chênh lệch rơi vào túi những kiểm soát viên nay cần phải trả lại cho người chủ xe hoặc người lái xe là hợp lý và cái lợi lớn thuộc về nhà nước mà trực tiếp là ngành cầu đường không phải chi phí duy tu trước hạn định theo tuổi thọ của những công trình.

Như vậy, việc “siết chặt” quản lý, cấm vượt tải trọng là đúng với yêu cầu bảo đảm ATGT, là sự lựa chọn tối ưu, vì vừa chống hỏng đường, chống mất ATGT, vừa đầu tư hợp lý trong bối cảnh chiến lược trung hạn và dài hạn còn đang ở giai đoạn nghiên cứu và triển khai. Chiến dịch “ra quân” cấm vượt tải trọng đã được 2 tháng, mặt tích cực đã rõ. Tuy nhiên, hệ lụy do động thái này gây ra cũng không nhỏ, ùn tắc ở khâu vận chuyển dẫn đến lưu thông hàng hóa không thông suốt ở một số ngành hàng; giá cước vận tải tăng khiến giá hàng cũng có nguy cơ tăng theo; khâu lưu thông bị ngẽn cũng tác động đến khâu sản xuất... buộc các chủ thể tham gia thị trường phải cơ cấu lại nguồn lực và tìm kiếm phương thức vận tải mới, khiến cho thị trường dịch vụ vận tải hàng hóa nói riêng và nền tài chính - kinh tế nói chung cũng chịu tác động.

Vì thế, giới phân tích cho rằng, cần sớm sơ kết, tổng kết “chiến dịch” để tìm ra những bài học cho việc triển khai đưa những văn bản pháp luật vào đời sống thực tiễn xã hội, nhất là lĩnh vực bảo đảm an ninh, ATGT vận tải quốc gia □

Tài liệu tham khảo

[1]. <http://m.mt.gov.vn>: Bộ GTVT trả lời kiến nghị của công dân về việc kiểm soát tải trọng phương tiện và xử lý vi phạm hành chính về hành vi vi phạm chở quá tải trọng cho phép, 21/5/2014.

[2]. <http://vietstock.vn>: Quy định cứng nhắc về xe quá tải làm khó hàng trăm nghìn doanh nghiệp, 31/5/2014.

[3]. Nguyễn Miên: Ban hành Quy chế hoạt động của Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động, 2/6/2014

[4]. Đức Vịnh, Thanh Tú: Doanh nghiệp vận tải cầu cứu bộ trưởng,