TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Doanh nghiệp vận tải “khó thở” bởi trạm thu phí BOT

09:10 02/06/2017

Việc các trạm thu phí mọc lên dày đặc, được bố trí theo kiểu “vây bắt” ô tô - đã khiến các doanh nghiệp vận tải đường bộ và người đi đường... “khóc ròng” (!).

Ngoài việc phải đóng phí đường bộ, xe lưu thông trên các tuyến đường tại TP. HCM, Bình Dương, Đồng Nai vẫn phải đóng tiền cho các trạm thu phí BOT với mật độ dày đặc và được bố trí theo kiểu “vây bắt” - đang là gánh nặng cho các DN vận tải hàng hóa tại TP. HCM.

Bán vé theo “khuôn” cứng nhắc

“Dù mua vé tháng, nhưng nếu mua chậm sẽ không được tính đủ 30 ngày, mà cứ cuối tháng là vé hết hiệu lực” - tình trạng đó là phản ánh chung của rất nhiều DN vận tải.

Với kiểu bán vé độc quyền này của các trạm thu phí tại TP. HCM đã khiến chi phí vận tải của DN tăng, đồng thời giá cả hàng hoá cũng tăng theo.



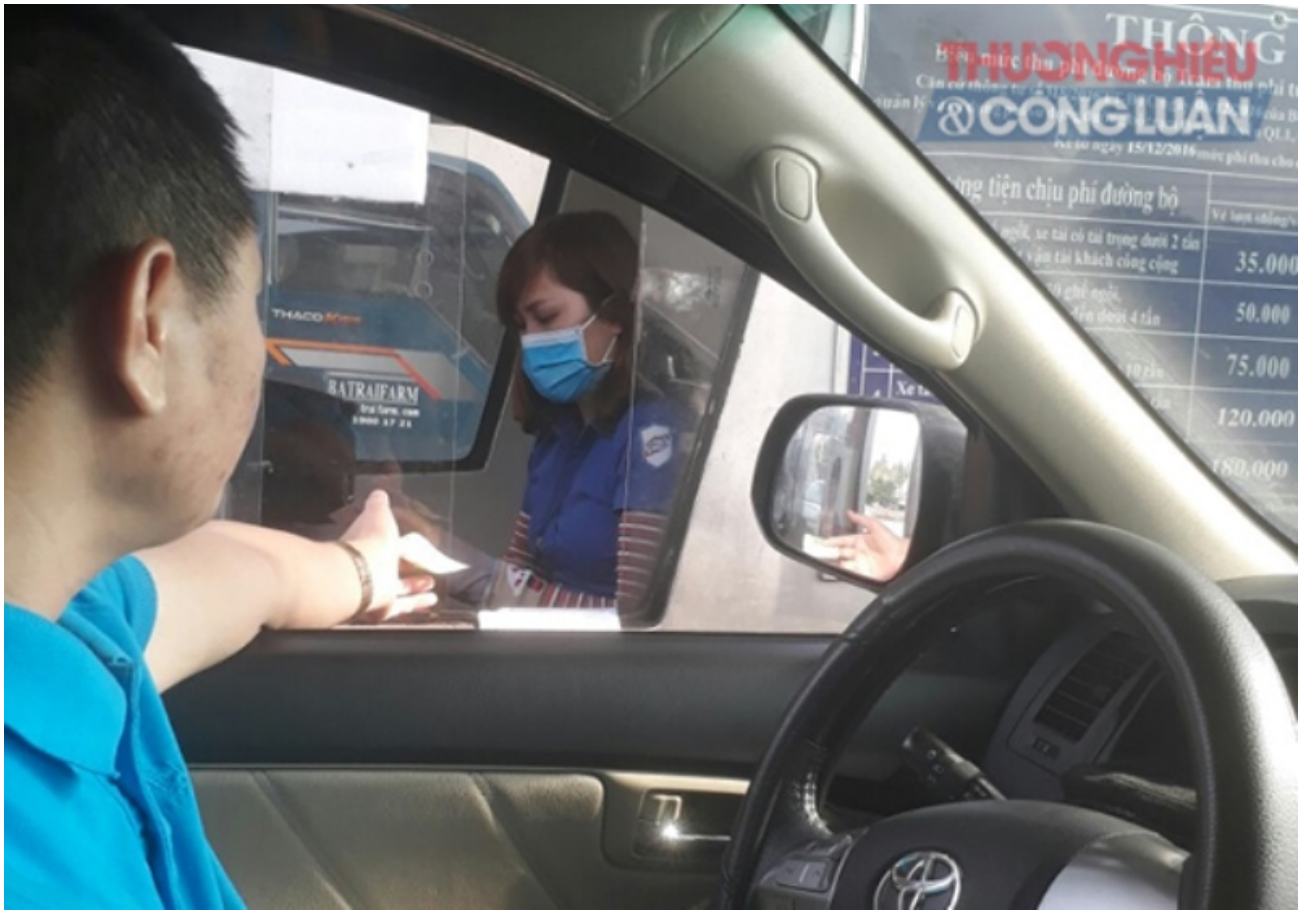
Các trạm BOT được bố trí dày đặc đang là gánh nặng cho các DN vận tải

Ông Lâm Đại Vinh, Giám đốc Công ty vận tải Lâm Vinh cho biết, ngày 20/5, chúng tôi đến trạm bán vé của trạm thu phí xa lộ Hà Nội (Thủ Đức) để mua vé tháng, nhưng thay vì vé sẽ có hiệu lực đến ngày 20/6 thì nhân viên ở đây khẳng định, vé sẽ chỉ có hiệu lực đến hết ngày 31/5, tức chỉ còn 11 ngày.

Trong khi đó, giá vé vẫn được tính theo 30 ngày. Khi ông Vinh thắc mắc về vấn đề này thì được nhân viên ở đây giải thích: “Vé tháng chỉ tính từ ngày mua đến cuối tháng vì máy tính đã lập trình sẵn rồi, không sửa được”.

Đại diện Công ty Lâm Vinh cho rằng, dù các trạm thu phí luôn nói họ làm đúng quy định, nhưng việc tính vé tháng như trên là quá máy móc, cứng nhắc. Bởi vào thời điểm đầu tháng, hầu hết DN vận tải chưa xác định được hợp đồng nên không dám mua vé. Đến giữa tháng mới có hợp đồng thì mới dám đi mua vé được.

Bên cạnh việc tính vé tháng theo khuôn, ông Đỗ Xuân Phú, Giám đốc Công ty Vận tải Minh Liên cho biết, có những trạm thu phí đưa ra thời gian bán vé tháng trong một thời gian ngắn nên nhiều DN không mua kịp thì buộc phải mua vé theo từng lượt, đắt hơn rất nhiều so với vé tháng.



Nếu không mua kịp vé tháng thì buộc phải mua vé theo từng lượt

“Chẳng hạn, trạm thu phí Nguyễn Văn Linh (huyện Bình Chánh, TP. HCM), vé tháng xe container loại trên 20 – 30 tấn là 1,5 triệu đồng, vé lượt 35.000 đồng. Nếu ai không nhanh chân mua vé tháng từ ngày 1 đến ngày 5 thì sẽ phải chờ qua tháng sau mới mua được”, ông Phú đưa dẫn chứng.

Ngoài những bất cập nêu trên, không ít DN than thở việc thu phí đường bộ tại nhiều điểm khác rất “quan liêu”.

Với những DN có hàng chục xe, sẽ phải tính toán mua vé tháng cho một số xe theo từng tuyến. Tuy nhiên, trong trường hợp có xe bị hư hỏng đột xuất, phải sửa chữa hoặc điều chỉnh tuyến thì DN vẫn không được hỗ trợ chuyển đổi vé.

Khó cho DN và người tiêu dùng

Tại đơn thư kiến nghị gửi lên Thủ tướng Chính phủ và Bộ GTVT, các DN vận tải hàng hóa tại TP. HCM cho rằng, Theo Thông tư 133/2014/TT-BTC của Bộ Tài chính, 01 ô tô đầu kéo có khối lượng xe cộng với khối lượng cho phép kéo theo từ 40.000 kg trở lên phải đóng phí sử dụng đường bộ cho thời hạn 12 tháng là 17.160.000 đồng.

Các DN vận tải phần lớn có quy mô vừa và nhỏ với vốn lưu động không nhiều, việc đầu tư xe của DN chủ yếu bằng vốn vay ngân hàng, thì việc áp dụng mức đóng phí bảo trì đường bộ như trên là quá sức đối với nhiều DN vận tải.



Việc các trạm BOT dày đặc và chi phí cho vận chuyển cao thì chính người tiêu dùng bị thiệt

“Trên thực tế, mỗi đầu xe vận tải, trung bình mỗi năm chỉ hoạt động 9 tháng (275 ngày), còn lại khoảng 90 ngày phải ngưng hoạt động do nhiều nguyên nhân như bảo trì, xe nghỉ trong các ngày lễ, ngày cuối tuần... Đó là chưa nói đến việc DN gặp khó khăn phải tạm ngưng hoạt động, tạm ngưng xe lưu thông... nhưng vẫn phải đóng phí, vẫn bị truy thu khi đưa phương tiện đi kiểm định lại.

Điều này, rõ ràng là không phù hợp, gây khó cho DN”, đại diện DN vận tải hoàng hoá TP. HCM nói.

Theo tính toán của các DN vận tải tại TP. HCM, hiện nay, chi phí giao thông đường bộ áp dụng cho cả lượt đi, lượt về qua các trạm BOT cho tuyến đường từ

Cảng Quận 7 (TP. HCM) đi Vũng Tàu là 800.000 đồng/chuyến. Trong khi đó, chi phí nhiêu liệu vào khoảng 750.000 đồng/chuyến.

Riêng cảng quận 7 đi Biên Hoà (Đồng Nai), chi phí qua các trạm BOT là 560.000 đồng/chuyến. Trong khi đó, chi phí nhiên liệu vào khoảng 437.500 đồng/chuyến. Như vậy, chi phí giao thông đường bộ để xe qua các trạm BOT cao hơn chi phí nhiên liệu cung cấp cho xe vận hành trên các lộ trình nói trên - thực sự là gánh nặng cho các DN vận tải.

Theo một số chuyên gia kinh tế, việc các trạm BOT dày đặc và chi phí cho vận chuyển cao thì chính người tiêu dùng bị thiệt và chịu tác động nhiều nhất. Bởi vì, phí đường bộ tăng cao đã khiến chi phí vận tải của DN tăng. Điều này đồng nghĩa với việc kéo giá cả hàng hóa tăng theo.

Việt Dũng