

Trạm BOT dày đặc khiến phí cầu đường cao hơn cả xăng dầu

07:26 26/03/2018

Theo tính toán của Hiệp hội Vận tải hàng hóa Tp.HCM, ngoài các loại phí cố định, chi phí cầu đường còn cao hơn cả chi phí nhiên liệu cho quãng đường vận chuyển vì các trạm thu phí dày đặc.

Các trạm thu phí dày đặc

Trường Đại học Kinh tế Quốc dân vừa công bố ấn phẩm "Đánh giá kinh tế Việt Nam thường niên 2017 với chủ đề "Tháo gỡ rào cản đối với sự phát triển của doanh nghiệp".

Theo đánh giá của nhóm thực hiện báo cáo này, chi phí vận tải chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu chi phí của doanh nghiệp Việt Nam, dẫn đến logistics chưa hiệu quả, ảnh hưởng lớn đến hiệu quả sản xuất của doanh nghiệp.



Trạm BOT dày đặc khiến phí cầu đường cao hơn cả xăng dầu

Dẫn số liệu từ Diễn đàn Kinh tế Thế giới, tỷ lệ chi phí logistics trên GDP của Việt Nam đứng mức 20,9% GDP năm 2017, cao hơn nhiều so với các nước trong khu vực ASEAN và chỉ thấp hơn Indonesia.

Các doanh nghiệp thuộc khu vực tư nhân chủ yếu sử dụng hình thức vận tải đường bộ trong hoạt động kinh doanh. Vận tải hàng hóa đường bộ chiếm tới hơn 70% tổng khối lượng hàng hóa vận tải gây mất cân đối nghiêm trọng giữa các phương thức vận tải.

Báo cáo này cũng dẫn số liệu từ Hiệp hội Logistics Việt Nam năm 2017, chi phí vận tải hàng hóa bằng đường bộ quá cao, gồm: chi phí nhiên liệu 30-35%; phí BOT chiếm 30-35% (trong đó BOT Bắc - Nam chiếm 15%, BOT Hà Nội - Hải Phòng chiếm 30%); phí bôi trơn chiếm 5%.

Trong bức tranh chi phí vận tải đường bộ Việt Nam năm 2017, BOT là một vấn đề nổi cộm. Đối với tuyến đường ngắn thì chi phí cầu đường (BOT) thậm chí còn cao hơn chi phí xăng dầu.

Theo tính toán của Hiệp hội Vận tải hàng hóa Tp.HCM, ngoài các loại phí cố định, chi phí cầu đường còn cao hơn cả chi phí nhiên liệu cho quãng đường vận chuyển vì các trạm thu phí dày đặc.

Ví dụ, chở hàng từ các cảng ở quận 7, Tp.HCM đi Vũng Tàu, chi phí nhiên liệu cho chuyến hàng chỉ khoảng 750.000 đồng cho 60 lít dầu thì phí cầu đường cho cả lượt đi và lượt về là 800.000 đồng. Hay quãng đường từ các cảng ở quận 7 xuống Biên Hòa - Đồng Nai, tiền phí qua các trạm BOT lên tới 560.000 đồng (cả đi và về), trong khi phí nhiên liệu chỉ hết 437.000 đồng cho 35 lít dầu.

3 thách thức lớn với nền kinh tế năm 2018

Cũng tại báo cáo này, Giáo sư Trần Thọ Đạt, thành viên Tổ tư vấn kinh tế của Thủ tướng cùng các cộng sự tại Đại học Kinh tế Quốc dân chỉ ra 3 thách thức cho nền kinh tế Việt Nam trong năm 2018 và những năm tiếp theo.

Thách thức lớn nhất, khó giải quyết nhất là mô hình tăng trưởng chưa có nhiều cải thiện, chất lượng tăng trưởng chưa đáp ứng được nhu cầu tăng trưởng bền vững. Tăng trưởng nền kinh tế vẫn dựa vào vốn, tín dụng trong khi chất lượng nguồn nhân lực còn thấp.

Đặc biệt, nhóm chuyên gia chỉ ra yếu kém lớn nhất của nền kinh tế Việt Nam hiện nay là chủ yếu dựa vào đóng góp của khu vực FDI. Tuy nhiên, khu vực này đã và đang bộc lộ những tổn tại lớn.

"Thiếu vắng công nghệ cao và chuyển giao công nghệ không hiệu quả; sản xuất chủ yếu ở ngành chế biến chế tạo đang gây ra ô nhiễm môi trường; đóng góp vào ngân sách không tương xứng trong khi còn có những hành vi chuyển giá..", báo cáo viết.

Các doanh nghiệp FDI vẫn mang nặng tính gia công, gia công ở vị trí cuối chuỗi sản xuất toàn cầu và Đông Á và giá trị gia tăng tạo ra tại Việt Nam rất thấp.

Cuối cùng là luồng tiền chi trả sở hữu ra nước ngoài gia tăng mạnh, có thể ảnh hưởng đến tỷ lệ tiết kiệm quốc gia và khả năng đầu tư của nền kinh tế.

Các chuyên gia của Đại học Kinh tế Quốc dân khẳng định: Với một nền kinh tế dựa vào khu vực FDI chủ yếu là gia công, Việt Nam có thể sẽ bước vào "bẫy giá trị thấp".

Trong năm 2018, theo báo cáo của Tổng cục Hải quan, năm 2017 tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam phụ thuộc chủ yếu vào khu vực FDI với giá trị xuất khẩu vào khoảng 71% (152 tỷ USD/214 tỷ USD), nhưng giá trị nhập khẩu cũng chiếm gần 60% (126 tỷ USD/211 tỷ USD).

Kiều Linh