

Dù chỉ thu phí trên đoạn đường bê tông chưa tới 3 km, nhưng trạm BOT Phú Hữu sẽ ảnh hưởng toàn diện đến hoạt động giao nhận hàng hóa của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu phía Nam.



Trạm BOT Phú Hữu sẽ khiến doanh nghiệp phải gánh thêm chi phí lưu thông hàng hóa.

Chỉ thu phí trên đoạn đường gần 3 km

Dự án Xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu được thực hiện theo hình thức BOT, do Công ty cổ phần Xi măng Vicem Hà Tiên (Vicem Hà Tiên) làm chủ đầu tư. Dự án có tổng mức đầu tư là 461 tỷ đồng, trong đó vốn chủ sở hữu hơn 69 tỷ đồng (15%), vốn vay 392 tỷ đồng (85%).

Dự án có quy mô đường bê tông xi măng rộng 30 m, dài 2,626 km, khởi công ngày 6/6/2012 và hoàn thành ngày 14/6/2014. Thời gian khai thác theo phương án hợp đồng là 24 năm.

Tới năm 2023, Vicem Hà Tiên được UBND TP.HCM giao làm chủ đầu tư Dự án lắp đặt hệ thống thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ điện tử không dừng (BOT Phú Hữu). Theo đó, BOT Phú Hữu sẽ được lắp hệ thống thiết bị thu phí ETC cho 6 làn xe tại trạm thu phí, mỗi hướng 3 làn, có 1 làn hỗn hợp. Tổng kinh phí thực hiện khoảng 15 tỷ đồng từ nguồn chi phí dự phòng của Dự án Xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công

ngành Phú Hữu.

Ngày 8/3/2024, UBND TP.HCM ký Quyết định số 705/QĐ-UBND, ban hành mức giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ tại Dự án BOT Phú Hữu. Theo đó, mức giá tối đa là 133.000 đồng/lượt cho xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên, xe chở hàng bằng container 40 feet.

Sau quyết định trên, Vicem Hà Tiên đề xuất chỉ thu bằng 90% mức giá tối đa quy định tại quyết định trên, do tình hình [kinh tế](#) năm 2024 còn nhiều khó khăn. Thời gian áp dụng dự kiến từ ngày 1/5 đến 31/12/2024.

Sở Giao thông - Vận tải TP.HCM cũng đồng ý theo đề xuất của nhà đầu tư, vì phù hợp với tình hình hồi phục sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

Vấn “đụng nổi cộm” doanh nghiệp xuất nhập khẩu phía Nam

Thực chất, việc làm dự án đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu để thu phí, theo công bố của chính quyền TP.HCM hồi năm 2011, không chỉ phục vụ lưu thông ra vào KCN này, mà việc hình thành dự án là bởi, cảng Phú Hữu do Công ty TNHH MTV Cảng Bến Nghé (trực thuộc Tổng công ty Cơ khí GTVT Sài Gòn - SAMCO) làm chủ đầu tư, được khởi công xây dựng từ năm 2007 với mục đích gánh vác khối lượng hàng hóa thông qua cảng Bến Nghé sau khi các cảng khác trong khu vực phải di dời theo chủ trương của Thủ tướng Chính phủ.

Cảng Phú Hữu giai đoạn I với mức đầu tư 327 tỷ đồng, trong đó ngân sách Thành phố cho mượn 100 tỷ đồng, vay ưu đãi theo chương trình kích cầu 140 tỷ đồng, đã hoàn thành và từ năm 2010, được Cục Hàng hải Việt Nam công bố là cảng biển quốc tế, được đưa vào khai thác từ cuối tháng 7/2010.

Nhưng nhiều năm sau đó, cảng Phú Hữu vẫn chưa thể khai thác vì không có đường vào, nên mới hình thành dự án đường nối.

Dù được gọi là BOT cho Dự án đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu, nhưng hiện khu vực này không có các doanh nghiệp sản xuất quy mô lớn nào, ngoại trừ trạm nghiền Phú Hữu của Vicem Hà Tiên và 2 bến cảng container là bến cảng Tân Cảng - Phú Hữu và bến cảng SP-ITC.

Bến Tân Cảng - Phú Hữu là một phần của cảng Cát Lái, cảng container lớn nhất Việt Nam; bến cảng SP-ITC chính là cảng xuất nhập khẩu hàng hóa lớn thứ hai tại TP.HCM, là cửa ngõ để tiếp nhận và trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu cho các bến cảng ở Cái Mép, cảng nước sâu lớn nhất tại Việt Nam hiện nay.

Thế nên, dù chỉ thu phí trên đoạn đường chưa tới 3 km, thực chất trạm BOT Phú Hữu sẽ

ảnh hưởng toàn diện đến hoạt động giao nhận hàng hóa của các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và các tỉnh, thành phố lân cận khi đưa hàng qua cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC.

Theo tính toán của các doanh nghiệp, với mức phí được đề ra trong Quyết định số 705/QĐ-UBND, mỗi chuyến hàng đi qua trạm sẽ “cồng” thêm trên 10 USD. Chưa tính các xe tải nhỏ giao nhận hàng tại kho, thì chỉ với lượng xe container bình quân ra vào 2 cảng trong khu vực Phú Hữu lên đến gần 3.500 lượt mỗi ngày (cảng Tân Cảng - Phú Hữu và SP-ITC ghi nhận tương ứng 2.336 và 1.168 lượt xe mỗi ngày), tổng chi phí cho hàng container giao nhận qua cảng sẽ đội thêm khoảng 13 triệu USD/năm.

Phí chống phí, doanh nghiệp kêu trời

Công ty QTL Logistics là doanh nghiệp có trụ sở tại TP. Thủ Đức, đang kinh doanh trong lĩnh vực sản xuất hàng hóa, dịch vụ vận tải đi thị trường châu Á, với sản lượng hàng năm đạt 100 container 20 feet và 500 - 600 container 40 feet. Hầu hết hàng hóa xuất nhập khẩu của doanh nghiệp thông qua cảng Tân Cảng - Cát Lái và cảng SP-ITC.

Trước thông tin thu phí BOT Phú Hữu, ông Lê Quang Lâm, Giám đốc Công ty QTL Logistics đã có đơn gửi Bí thư Thành ủy TP.HCM và cơ quan liên quan, khi cho rằng: “Không hợp lý và tạo thêm những áp lực không đáng có với hoạt động của đại đa số doanh nghiệp xuất nhập khẩu”.

Ông Lâm phân tích, xuất nhập khẩu hàng hóa năm 2023 từ Việt Nam đi các nước giảm sút rất nghiêm trọng. Những chỉ số dự báo được cho là lạc quan nhất về tình hình kinh tế chung của năm 2024 đang còn bỏ ngỏ, chưa khẳng định ngành xuất nhập khẩu sẽ khởi sắc trong thời gian ngắn sắp tới.

Trong khi đó, vận chuyển hàng hóa từ các tỉnh phía Đông và phía Tây vào TP.HCM, doanh nghiệp phải chịu thêm phí cầu đường tại trạm BOT Xa lộ Hà Nội (160.000 đồng/lượt xe, không phân loại container) và trạm thu phí Long Phước trên cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây (163.000 đồng/lượt/container rỗng, 342.000 đồng/lượt/container hàng).

Hàng từ các tỉnh phía Nam vào TP.HCM bắt buộc phải trả phí BOT cầu Phú Mỹ (80.000 đồng/lượt xe) và BOT đường Nguyễn Văn Linh (35.000 đồng/lượt xe).

Các doanh nghiệp còn phải đóng phí hạ tầng cảng biển cho TP.HCM mức 250.000 đồng/container 20 feet và 500.000 đồng/container 40 feet kể từ ngày 1/4/2022 đến nay.

Thế nên, BOT Phú Hữu sẽ là “phí chống phí” khi doanh nghiệp đưa hàng vào xuất nhập khẩu tại các cảng khu vực Phú Hữu, bởi đây là khu vực tập trung nhiều cảng biển có

những tuyến dịch vụ đặc thù, là cửa ngõ xuất/nhập khẩu, nơi các chủ hàng đều mong muốn sử dụng dịch vụ, đồng thời là tuyến huyết mạch độc đạo, xe ra vào bắt buộc phải đi trên cùng một tuyến đường.

Theo tính toán của ông Lâm, chi phí mà Công ty QTL Logistics phải trả khi BOT Phú Hữu hoạt động là 132.000 đồng/2 lượt vào ra với container 20 feet và 266.000 đồng/2 lượt vào ra với container 40 feet.

“Khó khăn khiến mức lợi nhuận của doanh nghiệp mỏng đi, thậm chí chỉ có thể ở mức thu đủ bù chi. Việc phát sinh phí BOT Phú Hữu sẽ trực tiếp đưa doanh nghiệp chúng tôi vào trạng thái bù lỗ trên mỗi chuyến vận tải”, doanh nghiệp bức xúc kêu cứu tới lãnh đạo TP.HCM.

Tương tự, ông Tang Yan, đại diện Công ty TNHH Giấy Chánh Dương (trụ sở tại Bình Dương) cũng ký đơn gửi lãnh đạo TP.HCM, khi cho rằng, thu phí BOT Phú Hữu vào thời điểm này sẽ “gây áp lực quá khủng khiếp lên doanh nghiệp xuất nhập khẩu”.

Công ty TNHH Giấy Chánh Dương thường xuyên có hoạt động xuất khẩu đi thị trường châu Âu và châu Á. Hầu hết hàng hóa xuất nhập khẩu của doanh nghiệp này phải qua 2 cảng nằm tại khu vực Phú Hữu.

Ông Tang Yan cho rằng, xung quanh các cảng Cát Lái và SP-ITC hiện đã có nhiều trạm thu phí, bởi thế, trạm thu phí BOT Phú Hữu sẽ tạo gánh nặng lớn cho doanh nghiệp về chi phí, để lại hệ lụy tiêu cực đến hoạt động sản xuất, kinh doanh cho doanh nghiệp.

Điều đáng nói là, hầu hết doanh nghiệp phản ánh, chi phí logistics đang là vấn đề đau đầu với họ, khi giá dịch vụ cảng tăng lên, cước vận tải biển không còn ở mức dễ chịu như trong năm 2023. Một số loại phụ phí được bổ sung như Phụ phí rủi ro chiến tranh (PSS), hoặc tăng lên như Phụ phí xếp dỡ hàng tại cảng (THC), đến mức mới đây, nhiều hiệp hội ngành nghề đã lên tiếng về tình trạng các hãng tàu tăng phụ phí, gây bức xúc cho các chủ hàng Việt Nam.

Do đó, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu đề nghị UBND TP.HCM có thể xem xét miễn giảm hoặc giảm trừ chi phí thu, thay đổi phương án, hoặc có phương án bù đắp riêng cho chủ đầu tư dự án BOT Phú Hữu để đồng hành, chia sẻ khó khăn với doanh nghiệp.

Không chỉ tốn tiền trả phí trạm BOT Phú Hữu, các doanh nghiệp còn e ngại phát sinh chi phí... tắc đường. Bởi khoảng cách từ ngã ba đường Nguyễn Duy Trinh rẽ vào đường Nguyễn Thị Tư đến vị trí đặt trạm thu phí BOT Phú Hữu chỉ khoảng 300 m, quá ngắn để các xe nối đuôi nhau qua 2 làn trạm ra-vào.

Với mật độ xe container lưu thông lớn tại các thời điểm sau các khung giờ cấm hiện nay, kể cả việc trạm BOT Phú Hữu lắp đặt hệ thống thu phí tự động, nguy cơ gây kẹt xe, tắc nghẽn sẽ vẫn nghiêm trọng. Như vậy, không chỉ tốn phí BOT, doanh nghiệp còn ảnh hưởng tới việc lưu thông, quay vòng xe và phát sinh thêm chi phí nhiên liệu do kẹt xe, phải xếp hàng.

Nguồn: <https://baodautu.vn/doanh-nghiep-xuat-nhap-khau-phia-nam-keu-troi-ve-tra-m-bot-phu-huu-d214799.html>