

**CÁC HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
LIÊN QUAN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 02/VTTND

TP. Hồ Chí Minh ngày 25 tháng 02 năm 2022

V/v đề xuất không thu phí sử dụng hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa vận tải bằng phương tiện thủy sử dụng đường thủy nội địa.

**Kính gửi: - Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh,
- Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.**

Trước hết các Hiệp hội doanh nghiệp liên quan đến vận tải đường thủy nội địa, gồm Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Đại lý, Môi giới và dịch vụ Hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam (VNSC), Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam (VSA), và Hội Vận tải thủy Nội địa Việt Nam xin kính gửi tới Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân TP. Hồ Chí Minh lời kính chào trân trọng và xin kiến nghị một việc như sau:

1. Đại dịch Covid-19 đang diễn biến phức tạp, tác động trực tiếp đến chuỗi cung ứng, làm tăng chi phí logistics ảnh hưởng đến sản xuất và xuất nhập khẩu. Các doanh nghiệp vận tải thủy và cung cấp dịch vụ logistics gặp rất nhiều khó khăn do chi phí tăng cao. Các doanh nghiệp đang nỗ lực thực hiện nghiêm túc Nghị quyết số 128/NQ-CP ngày 11 tháng 10 năm 2021 của Chính phủ v/v Quy định tạm thời “Thích ứng an toàn, linh hoạt, kiểm soát hiệu quả dịch COVID-19”. Nghị quyết có đề ra nhiệm vụ là các địa phương “kiểm soát tình hình dịch bệnh, tạo điều kiện khôi phục sản xuất, kinh doanh, phát triển kinh tế - xã hội, đưa đời sống sinh hoạt của Nhân dân dần trở lại tình trạng bình thường mới; không để tình trạng cục bộ, cát cứ trong ban hành và thực hiện các giải pháp trên mức cần thiết gây ảnh hưởng tiêu cực tới sản xuất kinh doanh, đời sống xã hội”.

2. Tuy nhiên, các doanh nghiệp của các Hiệp hội chúng tôi đang gặp phải một khó khăn về việc, theo Thông báo của UBND Thành phố Hồ Chí Minh số 21/TB-UBND ngày 15/02/2022, kể từ 00 giờ ngày 16/2/2022 đến hết 15/3/2022 Thành phố Hồ Chí Minh vận hành thử nghiệm hệ thống thu phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển (phí sử dụng hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển) (sau mấy lần lùi thời điểm vì ảnh hưởng của đại dịch Covid-19), để chuẩn bị cho việc chính thức thu phí từ ngày 1/4/2022. Với mức thu:

- Đối với hàng hóa xuất, nhập khẩu mở tài khai ngoài Thành phố Hồ Chí Minh: 500.000 đồng/container 20 feet và 1 triệu đồng đối với container 40 feet và 30.000 đồng/tấn đối với hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container.

- Đối với hàng hóa xuất, nhập khẩu mở tài khai tại Thành phố Hồ Chí Minh: 250.000 đồng/container 20 feet và 500.000 đồng đối với container 40 feet và 15.000 đồng/tấn đối với hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container.

-Đối với hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu: 50.000 đồng/tấn đối với hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; 4,4 triệu đồng/container 40 feet và 2,2 triệu đồng/container 20 feet.

Theo chúng tôi, trước hết cần phân biệt sự khác nhau giữa công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển và cơ sở hạ tầng cảng biển, theo tìm hiểu các từ các văn bản qui phạm pháp luật, do đó cách hiểu của các doanh nghiệp thuộc các Hiệp hội cụ thể như sau:

(1) Công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển:

Là toàn bộ các cơ sở vật chất, kết cấu hạ tầng phục vụ sản xuất như đường đi lại (cầu, đường, trạm dừng nghỉ, bến bãi đỗ xe ...), năng lượng (nguồn điện, nguồn nước ...), môi trường xung quanh (cây xanh đô thị, ...), là nền tảng cho các hoạt động sản xuất, kinh doanh, sinh hoạt. **Công trình này, do địa phương tổ chức quản lý.**

(2) Cơ sở hạ tầng cảng biển:

a) Cảng, bến: Bao gồm toàn bộ các hạng mục công trình (cầu cảng, bến bãi, đường đi lại nội bộ cảng, khu vực văn phòng...), thiết bị bốc xếp (cầu, xe nâng, ...), các tiện ích (điện, nước, viễn thông, hệ thống thoát nước ...) và vùng nước trước cảng, bến **do chủ cảng, bến cảng quản lý.**

c) Luồng hàng hải, đường thủy kết nối đến cảng biển: bao gồm tuyến luồng, hệ thống phao tiêu, báo hiệu trên luồng... **do Bộ Giao thông vận tải quản lý.**

Mục đích của việc thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh (gọi tắt là phí hạ tầng cảng biển) là tạo nguồn thu nhằm phục vụ cho việc hoàn thiện hạ tầng của địa phương kết nối các cảng biển, giảm ùn tắc giao thông, tai nạn.

Tuy nhiên, phương thức vận tải đường thủy sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, gồm: đường thủy nội địa, hành lang bảo vệ luồng, khu neo đậu ngoài cảng, kè, đập giao thông và các công trình phụ trợ khác về giao thông thủy (**do Bộ Giao thông vận tải quản lý**). Phương tiện vận tải bằng đường thủy **không sử dụng**

kết cấu hạ tầng công cộng, công trình dịch vụ trong khu vực cửa khẩu cảng biển, không gây ùn tắc giao thông (do địa phương quản lý), phương tiện thủy nội địa thường nhỏ, mớn nước thấp chỉ từ 3m đến 6,5m sử dụng tuyến luồng tự nhiên. Bên cạnh đó, đường thủy nội địa không chỉ góp phần làm giảm áp lực cho hạ tầng đường bộ, giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông trên các tuyến đường bộ của địa phương kết nối đến cảng biển, mà còn giảm khí thải carbon vào môi trường *hướng tới thực hiện cam kết mạnh mẽ của Thủ tướng Phạm Minh Chính tại Hội nghị COP 26 là Việt Nam sẽ có “phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050”*, cũng như góp phần giảm phí duy tu sửa chữa hạ tầng hàng năm của Chính phủ. Đặc biệt là, với phương thức vận tải bằng đường thủy, khi phương tiện làm hàng tại các cảng biển đều phải nộp phí, lệ phí hàng hải cho Cảng vụ và giá dịch vụ cầu cảng cho các doanh nghiệp kinh doanh cảng biển. Theo thống kê 05 năm trở lại đây, chi phí công dành cho phát triển đường thủy chỉ bằng một phần rất nhỏ so với đường bộ. Đường thủy nội địa chủ yếu sử dụng tuyến luồng, kênh rạch mang tính tự nhiên hiện hữu.

Chúng tôi nhận thấy mục đích của việc Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh ban hành Nghị quyết và tổ chức thu phí *đối với đối tượng sử dụng* công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển (phương tiện vận tải đường bộ) để bù đắp chi phí duy tu, bảo dưỡng, duy trì điều kiện phục vụ hoặc tái tạo các công trình hạ tầng kỹ thuật - xã hội, công trình dịch vụ và tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển. Tuy nhiên, việc thu phí hạ tầng cảng biển (phí công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển) tại khu vực cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh *đối với hàng hóa được vận tải bằng phương tiện thủy nội địa sử dụng các tuyến đường đường thủy xét thấy là chưa đúng đối tượng, làm tăng gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp vận tải đường thủy*. Đồng thời chi phí logistics tăng sẽ làm giảm sự cạnh tranh hàng hóa của Việt Nam nói chung và hàng hóa của Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng trên thị trường quốc tế, các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng sẽ mất nguồn thu từ dịch vụ logistics, dịch vụ xếp dỡ. Hơn nữa, lưu lượng vận chuyển hàng hóa bằng container bằng đường thủy chỉ chiếm tỷ lệ rất nhỏ so với số lượng container thông qua cảng biển tại Thành phố Hồ Chí Minh hiện nay.

Theo đánh giá của các Hiệp hội, việc Thành phố Hồ Chí Minh thu phí cơ sở hạ tầng dự kiến sẽ làm giảm sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển, mất lợi thế là cảng biển trung chuyển của khu vực đặc biệt sẽ có sự dịch chuyển rất lớn cả về tàu tuyến nội Á và tàu mẹ ra khu vực cảng biển tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu và các cảng khu vực thích hợp lân cận Thành phố Hồ Chí Minh. Trên thực tế, một số hãng tàu đã di chuyển 100% các tuyến nội Á ra khu vực cảng Bà Rịa -Vũng Tàu cụ thể như hãng tàu MSC và CMA CGM.

Với những đặc thù của phương thức vận tải hàng hóa, container bằng đường thủy khu vực phía Nam, ít gây ô nhiễm môi trường, giảm ùn tắc và vận hành theo hướng vận tải xanh, chi phí vận chuyển chỉ bằng 20% so với vận tải đường bộ và thuận lợi hơn

trong việc áp dụng luồng xanh trong chống dịch Covid-19, giảm đứt gãy chuỗi cung ứng, vì vậy cần khuyến khích tăng nhanh, qua đó góp phần giảm chi phí logistics, tăng năng lực cạnh tranh cho nền kinh tế và hàng hóa xuất nhập khẩu cũng như cải thiện cơ cấu phương thức vận chuyển mà Bộ Giao thông vận tải đang nỗ lực phấn đấu.

Trên tinh thần đó, nay chúng tôi xin kính gửi công văn này kính đề nghị Hội đồng Nhân dân, Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh khẩn thiết xem xét không thu phí cơ sở hạ tầng đối với hàng hóa/container được vận tải bằng phương tiện tàu thủy sử dụng các tuyến đường thủy nội địa.

3. Bên cạnh hàng nội địa xuất nhập khẩu của Việt Nam, các doanh nghiệp thuộc các Hiệp dịch vụ, hội vận tải cũng kiến nghị việc không thu phí Cơ sở hạ tầng cảng biển đối với *hàng trung chuyển, quá cảnh, tạm nhập – tái xuất*. Cụ thể, trung chuyển là loại hàng chỉ nằm trong địa phận bên cảng để chuyển từ tàu này sang tàu khác và đi theo đường biển, đường sông không đi vào nội địa; hàng quá cảnh, hàng tạm nhập – tái xuất với mức phí rất cao 2.200.000 đồng/cont 20' và 4.400.000 đồng/cont 40' nên các doanh nghiệp cảng sẽ mất nguồn hàng này, các doanh nghiệp logistics (vận tải – kho bãi) thực hiện cho hàng trung chuyển, quá cảnh sẽ không còn dịch vụ. Điển hình là hàng quá cảnh, trung chuyển đi Campuchia, các doanh nghiệp của Campuchia đang chuyển dần phương thức quá cảnh, trung chuyển sang Thái Lan, Singapore bên cạnh việc cải tạo, nâng cấp để trực tiếp đón tàu quốc tế vào cụm cảng Sihanoukville. Như vậy, chúng ta sẽ mất hàng trăm triệu USD tiền cước vận chuyển và bốc xếp khi lượng hàng này không quá cảnh tại Việt Nam.

Theo tính toán của chúng tôi thì lượng hàng giao theo phương thức Tàu/Bãi cảng/Sàlan chỉ chiếm 1-2% trong tổng số hàng thông qua cảng biển, số còn lại vẫn sử dụng hạ tầng cảng biển <đường bộ> do vậy nguồn thu của Thành phố vẫn đảm bảo. Vì vậy, các doanh nghiệp cũng kiến nghị: Không thu phí cơ sở hạ tầng đối với hàng trung chuyển, quá cảnh, tạm nhập tái xuất vì không đúng đối tượng thu do các loại hàng này không đưa vào nội địa, không sử dụng hạ tầng cảng biển. Điều này cũng phù hợp với Hiệp định giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy ngày 17/12/2009. Đối với hàng tạm nhập – tái xuất, hàng quá cảnh được vận chuyển bằng xe đầu kéo sử dụng đường bộ: đề xuất thu với mức phí bằng với mức phí hàng hóa xuất nhập khẩu, tương đương 250.000 đồng/cont 20' và 500.000 đồng/cont 40'.

Thay mặt cộng đồng doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa và dịch vụ logistics bằng đường thủy nội địa, các Hiệp hội doanh nghiệp liên quan đến vận tải đường thủy nội địa kính mong nhận được sự quan tâm xem xét, giải quyết **không thu phí sử dụng hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa vận tải bằng phương tiện thủy sử dụng đường thủy nội địa**, qua đó góp phần khuyến khích và phát triển ngành dịch vụ vận tải thủy phục vụ cho phát triển kinh tế của Thành phố và của cả nước.

Xin chân thành cảm ơn và trân trọng kính chào.

TM. Hiệp hội DNDV Logistics VN
Chủ tịch



Lê Duy Hiệp

TM. Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ HH VN
Chủ tịch



Phạm Quốc Long

TM. Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam
Tổng thư ký



Phan Thông

TM. Hội Vận tải thủy Nội địa Việt Nam
Tổng thư ký



Đặng Xuân Hy

TM. Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam
Tổng thư ký



Bùi Văn Trung

Nơi nhận:

- Như trên.
- Sao kính gửi:
 - Chủ tịch UBND TP. Hồ Chí Minh;
 - Phó Chủ tịch UBND Phan Thị Thắng;
 - Bộ trưởng Bộ GTVT;
 - Bộ trưởng Bộ Công Thương;
 - VCCI;
 - Ban 4 Văn phòng Chính phủ;
 - Cục Đường thủy nội địa;
 - Sở GTVT TP. Hồ Chí Minh;
 - Lưu các Hiệp hội.