

Số: 79/2014/CV-VASEP

TP. Hồ Chí Minh, ngày 18 tháng 4 năm 2014

*V/v xin lịch làm việc để trao đổi về biện pháp
áp dụng kiểm tra trọng tải xe container hàng
thủy sản đông lạnh*

Kính gửi: Bộ Giao thông Vận tải

Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP) là tổ chức đại diện cho cộng đồng các doanh nghiệp (DN) chế biến và xuất khẩu (XK) thủy sản trên cả nước, với gần 300 DN hội viên và chiếm 80% giá trị XK thủy sản toàn quốc, xin gửi lời chúc sức khỏe và lời chào trân trọng nhất đến Lãnh đạo Bộ và toàn thể cán bộ CNV của Bộ.

Ngành thủy sản nói chung và lĩnh vực chế biến XK thủy sản nói riêng đã được Chính phủ xác định là ngành kinh tế chủ lực trong cơ cấu Nông – Lâm – Ngư nghiệp. Xuất khẩu thủy sản hiện nay đang đóng góp từ 6,7 - 7,0 tỷ USD/năm, tăng trưởng trung bình 10%/năm và đứng thứ 5 về giá trị XK của quốc gia (sau Dệt may, Dầu khí, Điện tử và Da giày). Với giá trị XK này, Việt Nam cũng là quốc gia đứng thứ 4 thế giới về XK thủy sản sau Trung Quốc, Na-uy và Thái Lan.

Đặc thù ngành thủy sản và việc XNK có tính hội nhập sâu rộng các sản phẩm thủy sản là "đông lạnh" hoặc "đóng hộp" "đóng chai", trong đó chủ yếu là đông lạnh, đóng trong các container lạnh có dung tích 40' hoặc 20', phải chạy giữ đông liên tục 24/24.

Tuy nhiên, trong những ngày gần đây, Hiệp hội VASEP nhận được nhiều phản ánh của các DN hội viên về các vướng mắc trong việc vận chuyển các container hàng thủy sản (đông lạnh, đồ hộp ...) do Bộ GTVT đang tích cực triển khai thực hiện nghiêm Thông tư 03/2011/TT-BGTVT. Theo đó, tất cả các xe kéo container có 3 cầu chỉ được kéo container tối đa 26 tấn kể cả vỏ container (hay tối đa chỉ được 21 tấn hàng). Nhiều DN đang bị kẹt và ách tắc trong vấn đề giao-nhận hàng, thiệt hại & ảnh hưởng lớn đến hoạt động của DN thủy sản với các khách hàng quốc tế dễ dẫn đến khả năng mất khách hàng, mất khả năng cạnh tranh vì một số lý do chính sau đây:

1. Hàng thủy sản (đông lạnh, đồ hộp...) hầu hết là giao thương XNK với quốc tế (hàng nhập về từ nước ngoài, và hàng xuất đi nước ngoài). Việc đóng hàng theo container 40' là theo các quy định và thông lệ giao thương quốc tế. Khách hàng nước ngoài không chấp nhận việc đóng container 40' chỉ có 21 tấn (giảm 25% trọng lượng), vì tiêu chuẩn là cho phép đóng 28 tấn. Các DN thủy sản hoàn toàn ủng hộ chủ trương chính sách của Chính phủ và Bộ GTVT về vấn đề này, nhưng đặc thù ngành XNK thủy sản đông lạnh giao thương với quốc tế đang khiến cả ngành bị kẹt cứng vì quy cách đóng hàng (28 tấn/40') và đặc thù ngành hàng (*phải giữ đông lạnh dưới -18oC trong suốt quá trình vận chuyển*): khách quốc tế không chấp nhận, cty vận chuyển không dám nhận vận chuyển.

2. Chưa kể là chi phí vận chuyển (trên bộ, biển) là không hề giảm, lại còn tăng thêm cho mỗi đơn vị container, thì việc phải giảm 25% trọng lượng XK thủy sản khiến

gia tăng sức nặng chi phí vận chuyển lên đáng kể. Nếu tính cước tàu, chi phí nâng hạ, kéo cont cho mỗi cont là 73,82 triệu VNĐ (3.500 USD), thì với việc tuân thủ TT03/2011, **mỗi tấn** hàng thủy sản XK, các DN trong ngành phải trả thêm riêng phí vận chuyển 880.000 đồng. Mỗi năm hiện nay, Việt Nam XK khoảng **1,2 - 1,3 triệu tấn** thủy sản, tương đương mỗi năm ngành thủy sản Việt Nam phải trả thêm **1.056 - 1.144 tỷ đồng** hay **50,3 - 54,5 triệu USD** (cho riêng phí vận chuyển).

3. Một thực tế rằng tình trạng quá tải hiện nay ảnh hưởng nhiều đến chất lượng đường xá là việc mức quá tải đến gấp 2 hoặc gấp 3 trọng tải cho phép là phổ biến. Thực trạng này hoàn toàn không nằm ở ngành thủy sản, khi với việc đóng container hàng thủy sản đông lạnh theo chuẩn mực thông lệ quốc tế với container 40' là tối đa 28 tấn hàng.

4. DN phải thực hiện theo các hợp đồng quốc tế ký kết với khách hàng. Kể cả trong trường hợp các DN sang bốc hàng thủy sản ra (chỉ đóng tối đa 21 tấn theo quy định mới), lên tới Cảng đóng hàng trở lại (bổ sung vào) cho đúng chuẩn cung cấp hàng quốc tế thì ngoài việc chi phí tăng lên gấp 2-3 lần (cước vận chuyển, chi phí bốc dỡ, lưu xe tại cảng, nâng hạ container...), thì điều cơ bản là còn hư hại hàng hóa do hàng đông lạnh mà sang qua sót lại tại Cảng sẽ hư hỏng, thậm chí phải điều chỉnh packing list nếu không đóng trở lại cho hết lượng hàng mang lên, rồi phải gửi kho hoặc chở về.... Thậm chí hàng chất không đầy cũng phải trả đủ như hàng đầy, và hàng đồ hộp thì bị móp méo nếu như đóng không đủ.

5. Trong trường hợp dù có giảm số lượng đóng/container thì khách hàng cũng không đồng ý vì chi phí cước vận chuyển được phân bổ vào giá thành sẽ tăng lên. Nếu thanh toán bằng L/C mà L/C không cho xuất hàng từng phần hoặc dung sai quá ít (thông thường chỉ cho phép +/- 5 đến 10%) thì khả năng bộ chứng từ thanh toán bị bất hợp lệ và khách hàng từ chối thanh toán là điều hoàn toàn có thể xảy ra.

6. Trong điều kiện xã hội hiện nay, năng lực vận chuyển bằng xe rơ-mooc vận chuyển container còn có hạn, nhất là container cho hàng đông lạnh, thì rất dễ QUÁ TẢI năng lực vận chuyển vì không tròn một container thì thay vì cần 1 xe bây giờ phải hai xe, tăng chuyến. Chi phí xã hội sẽ rất lớn. Qui định kiểm tải trọng xe theo TT03/2011 áp dụng cho tất cả các ngành hàng đang làm cho DN thủy sản khó khăn cả trong việc chọn lựa nhà cung cấp xe phù hợp với lô hàng, điều này sẽ dẫn đến vấn đề làm giá cao trong vận chuyển hoặc có thể dẫn đến tiêu cực trong vấn đề kiểm soát của các cơ quan chức năng và sẽ làm ùn ứ hàng do lượng xe cung cấp không đủ.

Hiệp hội VASEP và các DN thủy sản luôn ủng hộ chủ trương của Chính phủ về việc tăng cường kiểm tra và xử phạt đối với những trường hợp vận chuyển quá tải, không thực hiện theo đúng quy định của Bộ GTVT về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ. Tuy nhiên, với thực tế ngành thủy sản và các vướng mắc cụ thể như trên, Hiệp hội VASEP trân trọng báo cáo và kính đề nghị: **Bộ GTVT xem xét có biện pháp đặc thù để không đưa hàng XNK bằng container vào kiểm soát tải trọng xe nhằm đảm bảo lưu thông bình thường cho hàng hóa XNK, nhất là hàng đông lạnh & hàng đóng hộp** mà tập trung vào các phương tiện vận chuyển hàng quá khổ cồng kềnh, hàng quá tải gấp

nhiều lần tải trọng xe vì đó là những phương tiện gây ra tai nạn giao thông và hư hại đường xá chủ yếu.

Bằng công văn này, Hiệp hội VASEP mong muốn và đề nghị có buổi làm việc với đại diện của Quý Bộ để trao đổi thêm về vấn đề trên. Hiệp hội VASEP xin đề xuất lịch làm việc vào thời điểm phù hợp của Quý Bộ trong thời gian từ **21-24/04/2014** tại Trụ sở của Quý Bộ.

Kính đề nghị Quý Bộ xem xét cho kiến nghị và thể nguyện trên của cộng đồng các DN XNK thủy sản và đồng ý bố trí lịch làm việc với VASEP để trao đổi các vấn đề trên. Mọi thông tin liên lạc, xin liên hệ với Bà Nguyễn T. Minh Tâm, tel: 04.37715055 (ext.220), mobil: 0904. 125.179, email: minhnam@vasep.com.vn

Trân trọng cảm ơn.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch và các PCT HH;
- VPDD HH tại Hà Nội;
- Lưu VP HH.

TUQ. CHỦ TỊCH HIỆP HỘI CHẾ BIẾN VÀ
XUẤT KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM
TỔNG THƯ KÝ HIỆP HỘI



Trương Đình Hòa