

Số: 13244 /SGTVT-TC

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 06 tháng 11 năm 2020

Về việc góp ý dự thảo Đề án thu phí
sử dụng công trình kết cấu hạ tầng,
công trình dịch vụ, tiện ích công cộng
khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa
bàn thành phố Hồ Chí Minh

Kính gửi: - Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Phòng Thương mại công nghiệp Việt nam (VCCI);
- Hiệp hội Doanh nghiệp thành phố Hồ Chí Minh (HUBA);
- Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA);
- Hiệp hội vận tải hàng hóa;
- Sở Tư pháp; Sở Tài chính;
- Sở Kế hoạch đầu tư; Sở Công Thương;

Thực hiện ý kiến chỉ đạo tại Thông báo số 971A-TB/VPTU ngày 10 tháng 12 năm 2019 của Văn phòng Thành ủy thông báo kết luận của đồng chí Nguyễn Thiện Nhân, Ủy viên Bộ chính trị, Bí thư Thành ủy tại buổi làm việc với Cục Hải quan thành phố về tình hình thực hiện nhiệm vụ chính trị, công tác cải cách thủ tục hành chính, tạo thuận lợi thương mại, xuất nhập khẩu và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, trong đó giao Ban cán sự Đảng Ủy ban nhân dân thành phố chỉ đạo Ủy ban nhân dân thành phố khẩn trương thành lập Tổ công tác của thành phố và xây dựng đề án 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 thành phố.

Ủy ban nhân dân thành phố đã có quyết định số 796/QĐ-UBND ngày 07 tháng 03 năm 2020 thành lập Tổ công tác xây dựng đề án 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 thành phố, Tổ công tác gồm các thành viên thuộc Sở Giao thông vận tải, Sở Tư pháp, Sở Tài chính, Sở Công Thương, Cục Hải quan thành phố, Cảng vụ Hàng hải Thành phố, Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn.

Sau khi đi học tập kinh nghiệm của Thành phố Hải Phòng, Tổ công tác đã nghiên cứu và xây dựng dự thảo Đề án thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh

Căn cứ Điều 113 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, trong đó quy định Lấy ý kiến về đề nghị xây dựng nghị quyết của Hội đồng nhân dân như sau:

“Cơ quan đề nghị xây dựng nghị quyết có trách nhiệm lấy ý kiến đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách trong đề nghị xây dựng nghị quyết và các cơ quan, tổ chức có liên quan; nêu những vấn đề cần xin ý kiến phù hợp với từng đối tượng lấy ý kiến và xác định cụ thể địa chỉ tiếp nhận ý kiến;”



Để kịp thời trình Đề án và dự thảo Nghị quyết cho Hội đồng nhân dân thành phố trong kỳ họp tháng 12/2020 theo đúng tiến độ yêu cầu của Thành ủy, Ủy ban nhân dân thành phố, Sở Giao thông vận tải kính đề nghị Quý cơ quan sớm có ý kiến góp ý cho dự thảo Đề án, dự thảo Nghị quyết để Sở Giao thông vận tải tổng hợp và hoàn thiện trình Ủy ban nhân dân thành phố (Đính kèm dự thảo) 

Nơi nhận :

- Như trên;
- P.QLKTHHTGTĐB; P.TC
- Lưu VP,TC. (09)



GIÁM ĐỐC

Trần Quang Lâm



Thành phố Hồ Chí Minh, ngày

tháng 11 năm 2020

DỰ THẢO

ĐỀ ÁN

**THU PHÍ SỬ DỤNG CÔNG TRÌNH KẾT CẤU HẠ TẦNG, CÔNG
TRÌNH DỊCH VỤ, TIỆN ÍCH CÔNG CỘNG KHU VỰC CỬA KHẨU
CẢNG BIỂN TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

I. Sự cần thiết ban hành mức phí

Trên tuyến bờ biển kéo dài 3.620 km của nước ta, chỉ hiện hữu có 3 thành phố là Hải Phòng, Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị cảng biển lớn và mạnh mẽ về kinh tế biển của 3 miền Bắc, Trung và Nam. Trong đó cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh là cảng biển tổng hợp đầu mối khu vực loại 1- đóng vai trò chủ đạo kết nối vận tải hàng hải của khu vực Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long, bao gồm 4 khu cảng chính: Khu bến cảng Cát Lái (Sông Đồng Nai), Khu bến cảng Nhà Bè (Sông Nhà Bè), Khu bến cảng trên sông Sài Gòn, Khu bến cảng Hiệp Phước (Sông Soài rạp) với sản lượng hàng hóa lưu thông qua các bến cảng cao nhất cả nước. Chỉ tính riêng khu cảng Cát Lái - thuộc top 30 cảng biển lớn nhất thế giới, đảm nhận 38,5% khối lượng hàng container xuất nhập khẩu của cả nước (*Phụ lục 1: Sản lượng hàng hóa năm 2019 tại các khu vực cảng biển của cả nước*)

Với sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển như trên đã tạo áp lực rất lớn lên kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh. Hiện nay kết cấu cơ sở hạ tầng giao thông của đô thị cảng biển thành phố Hồ Chí Minh không đáp ứng kịp tốc độ tăng trưởng của sản lượng hàng hóa lưu thông qua cảng. Sự bất cập này gây ra tình trạng ùn tắc hàng hóa và ảnh hưởng đến hoạt động giao thông tại các khu vực lân cận, dẫn đến giảm hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa trong khu vực cảng, tăng chi phí logistic, hạn chế phần nào năng lực cạnh tranh và sự phát triển của thành phố.

Thành phố Hải Phòng – Đô thị cảng biển tương tự thành phố Hồ Chí Minh là thành phố duy nhất cả nước đã áp dụng mức thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển để hỗ trợ chi phí đầu tư và bảo trì kết cấu hạ tầng của đô thị cảng biển. Từ tháng 12/2013 đến 12/2016, khi chưa có danh mục phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu, Hải Phòng thu phí sử dụng lề đường, bến bãi mặt nước đối với hàng hóa kinh doanh tạm nhập-tái xuất, hàng chuyên khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh. Từ tháng 01/2017 đến nay, khi Luật phí và lệ phí có hiệu lực, trong đó có danh mục phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu, Hải Phòng đã đổi tên phí theo quy định và bổ sung thêm đối tượng thu là hàng hóa xuất nhập khẩu. Như vậy, về thực chất Hải Phòng đã thu loại phí này từ năm 2013



tới nay. Trong những năm qua, với nguồn thu phí này và nguồn ngân sách thành phố, Hải Phòng đã đầu tư hàng loạt công trình đường bộ phục vụ hạ tầng cảng biển, đơn cử một vài công trình lớn như : Cầu vượt nút giao Lê Hồng phong-Nguyễn Bình Khiêm (300 tỷ đồng), cầu vượt nút giao đường 356-Nguyễn Bình Khiêm (1.310 tỷ đồng), nút giao Nam Cầu Bính (1.482 tỷ đồng)... và chi phí duy tu bảo trì hàng năm lên đến 1.500 tỷ đồng. Những công trình này đã góp phần cho việc lưu thông hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng tốt hơn, giảm các chi phí và thời gian vận chuyển do không còn tình trạng ùn tắc giao thông, giúp Hải Phòng vươn lên vị trí số 2 về lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua Cảng (chỉ sau thành phố Hồ Chí Minh) với tốc độ tăng trưởng là 15%/năm.

Vừa qua, Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2020 - 2030 đã được Ủy ban nhân dân thành phố, Thường vụ Thành Ủy thông qua. Theo đó, nhu cầu vốn đầu tư cho ngành giao thông vận tải giai đoạn 2021-2030 là 970.654 tỷ đồng, trong đó vốn ngân sách là 477.704 (chiếm 49,21%) tỷ đồng, vốn khác: Trung ương, ODA, PPP là 492.950 tỷ đồng (chiếm 50,79%). Tuy nhiên, nguồn vốn ngân sách giai đoạn 2021-2026 chỉ đáp ứng 117.293/543.565 tỷ đồng (tương ứng 24,6%%). Trong điều kiện nguồn ngân sách khó khăn, các dự án đầu tư theo hình thức PPP chưa thu hút, huy động tài trợ nguồn vốn ODA hạn chế thì việc có thêm nguồn vốn đầu tư cho hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông khu vực cảng biển là vô cùng quan trọng.

Trong 03 đô thị cảng biển hiện nay: Hải Phòng, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh thì chỉ có Hải Phòng đã xây dựng và sử dụng nguồn 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 để đầu tư xây dựng và bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông. Với tình trạng khó khăn của ngân sách thành phố, trong khi nhu cầu đầu tư xây dựng công trình kết cấu hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển đáp ứng tốc độ tăng trưởng hàng hóa thông qua cửa khẩu cảng biển thành phố Hồ Chí Minh ngày càng lớn thì việc xây dựng và áp dụng mức thu phí này tại đô thị cảng biển thành phố Hồ Chí Minh là hết sức cần thiết, tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố nhằm tiếp tục đầu tư, nâng cấp hệ thống hạ tầng giao thông, bảo trì hệ thống công trình kỹ thuật – xã hội, công trình dịch vụ và tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu và cảng biển góp phần vào công cuộc phát triển của thành phố.

II. Thực trạng

1. Khái quát về khu vực cửa khẩu cảng biển

Đô thị cảng biển thành phố Hồ Chí Minh là đô thị cảng biển có vị trí địa lý tương đồng với đô thị cảng biển thành phố Hải Phòng, riêng về sản lượng hàng hóa qua cảng gần gấp 2 lần sản lượng của thành phố Hải Phòng.

Căn cứ Quyết định số 70/2013/QĐ-TTg ngày 19 tháng 11 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về công bố danh mục phân loại cảng biển Việt Nam, trong đó Cảng biển thành phố Hồ Chí Minh là cảng biển loại 1.

Căn cứ Quyết định số 761/QĐ-BGTVT ngày 24 tháng 4 năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải về việc công bố Danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam, trong đó cảng biển thành phố Hồ Chí Minh có 41 bến cảng.

Căn cứ Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT ngày 27 tháng 12 năm 2017 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, tại khoản 1 mục III nêu rõ:

“Cảng biển thành phố Hồ Chí Minh là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu bến chính.....

+ *Khu bến cảng trên sông Sài Gòn: Là khu bến cảng, cầu cảng cho tàu có trọng tải đến 30.000 tấn. Khu bến này thực hiện di dời, chuyển đổi công năng theo Quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12 tháng 8 năm 2005 của Thủ tướng Chính phủ; chuyển đổi một phần bến cảng Khánh Hội làm bến cảng khách nội địa và trung tâm dịch vụ hàng hải. Di dời bến cảng Tân Thuận (thuộc Cảng Sài Gòn) ra Hiệp Phước phù hợp với tiến độ xây dựng cầu Thủ Thiêm 4. Những bến cảng chưa di dời tiếp tục hoạt động theo hiện trạng, không cải tạo nâng cấp, mở rộng; nghiên cứu di dời sau năm 2020 hoặc chấm dứt hoạt động khi hết thời hạn thuê đất.*

+ *Khu bến cảng Cát Lái (sông Đồng Nai): Là khu bến cảng, cầu cảng cho tàu có trọng tải đến 30.000 tấn. Hạn chế đầu tư thêm bến cảng; thực hiện các giải pháp khai thác để giảm áp lực vận tải lên tuyến đường bộ hiện hữu; chỉ xem xét đầu tư thêm bến cảng khi hạ tầng kết nối cảng và hạ tầng giao thông của khu vực cơ bản được đầu tư hoàn chỉnh, đảm bảo năng lực vận tải, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa.*

+ *Khu bến cảng Nhà Bè (sông Nhà Bè): Là khu bến cảng cho tàu có trọng tải đến 30.000 tấn. Cải tạo nâng cấp (không mở rộng) các bến trên sông Nhà Bè. Xây dựng mới bến cảng khách cho tàu 60.000 GT tại Phú Thuận (hạ lưu cầu Phú Mỹ).*

+ *Khu bến cảng Hiệp Phước (sông Soài Rạp): Là khu bến cảng chính của cảng biển thành phố Hồ Chí Minh trong tương lai, chủ yếu làm hàng tổng hợp, công ten nơ; tiếp nhận tàu tổng hợp trọng tải đến 50.000 tấn và tàu công ten nơ đến 4.000 TEU; có một số bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp liền kề.”*

Các khu bến cảng này nằm dọc theo sông từ phía Đông xuống phía Nam thành phố: sông Đồng Nai, sông Sài Gòn, sông Nhà Bè, sông Soài Rạp, trải dài qua các địa bàn quận 9, quận 2, quận 4, quận 7, huyện Nhà Bè. Và được kết nối bởi các tuyến đường trục chính và đường nhánh như Huỳnh Tấn Phát, Liên cảng A5, Mai Chí Thọ, Đồng Văn Cống, Nguyễn Thị Định, Nguyễn Duy Trinh, Võ Chí Công, Nguyễn Lương Bằng ... với chiều dài hơn 80km. Như vậy với đặc thù vị trí địa lý của cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, phần lớn các bến cảng và hạ tầng kết nối các bến cảng nằm trong đô thị thành phố Hồ Chí Minh.

Ngoài ra, khu vực đô thị cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh còn bao gồm hệ thống các ICD, cảng cạn, địa điểm kiểm tra tập trung, kho CFS, kho ngoại quan ... nằm hoàn toàn trong khu vực nội địa và đóng vai trò như là bộ phận mở rộng, nối dài của cảng biển để đáp ứng nhu cầu tập kết, làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa và chuyển tiếp tới cảng biển. Các cơ sở kho, bãi này nằm dưới sự giám sát của các chỉ cục hải quan thuộc Cục hải quan thành phố Hồ Chí Minh và kết nối

với các cảng biển qua hệ thống giao thông đường bộ và đường sông. Hiện nay, bên cạnh việc kết nối hàng hóa tới các cảng biển của thành phố Hồ Chí Minh thì các cơ sở kho, bãi này còn là điểm tập kết, trung chuyển đối với một lượng lớn hàng hóa xuất nhập khẩu qua các cảng biển khu vực Cái Mép – Thị Vải.

2. Sản lượng hàng hóa qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

Căn cứ tiết a, khoản 1, mục III, Điều 1 Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT ngày 27 tháng 12 năm 2017 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, tại khoản 1 mục III:

*“Lượng hàng thông qua dự kiến vào năm 2020 khoảng từ 112,67 đến 116,94 triệu tấn/năm, trong đó, riêng hàng công ten nơ khoảng từ 6,56 đến 6,82 triệu TEU/năm; năm 2025 khoảng từ 133,03 đến 141,48 triệu tấn/năm, trong đó riêng lượng hàng công ten nơ khoảng từ 7,72 đến 8,18 triệu TEU/năm; năm 2030 khoảng từ **145,47 đến 159,98 triệu tấn/năm**, trong đó riêng lượng hàng công ten nơ khoảng từ 8,44 đến 9,07 triệu TEU/năm.”*

Tuy nhiên đến nay sản lượng hàng hóa qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh đều đã vượt mức dự báo của Bộ Giao thông vận tải, sản lượng thực tế của năm 2019 đã vượt sản lượng dự báo của năm 2030, cụ thể:

Nội dung	Đơn vị tính	2017	2018	2019
Xuất khẩu	Tấn	30.262.317	33.467.895	36.308.660
	TEU	2.264.770	2.413.074	2.387.357
Nhập khẩu	Tấn	47.240.174	54.615.704	61.929.908
	TEU	2.514.788	2.813.768	3.010.766
Nội địa	Tấn	73.472.972	72.518.727	72.438.394
	TEU	1.177.252	1.086.555	1.194.782
Cộng	Tấn	150.975.463	160.602.362	170.676.962
	TEU	5.956.810	6.313.417	6.592.905

Nguồn : Cảng vụ Hàng hải TP.HCM

Theo số liệu nêu trên, sản lượng hàng qua cảng năm 2019 là 170,676 triệu tấn cao hơn so với số liệu dự báo của Bộ Giao thông vận tải vào năm 2030 là 159,98 triệu tấn (*Phụ lục 2: Thống kê sản lượng hàng hóa qua cảng TP.Hồ Chí Minh từ năm 2017-2019*)

Theo Báo cáo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 do Công ty Cổ phần TVXD Công trình Hàng hải (CMB) đang lập, dự báo lượng hàng hóa thông qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 đạt 236,9 triệu tấn tương đương 9,14 triệu teus.

3. Về hiện trạng kết cấu hạ tầng và tình hình giao thông khu vực cửa khẩu cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

3.1. Hiện trạng, quy hoạch hạ tầng giao thông khu vực cửa khẩu cảng biển

a) Đường bộ:

- Tại khu vực cảng Cát Lái: Hiện nay, tất cả các loại xe lưu thông vào cảng Cát Lái đều lưu thông qua 01 hướng duy nhất đó là đường Nguyễn Thị Định (mỗi chiều lưu thông gồm 02 làn xe ô tô và 01 làn xe 02 bánh). Toàn bộ hướng lưu thông ra vào cảng Cát Lái hiện đều thông qua tuyến đường Xa lộ Hà Nội, Mai Chí Thọ, Đồng Văn Cống, Nguyễn Duy Trinh, Nguyễn Thị Định để ra vào cảng Cát Lái và cảng Phú Hữu. Cụ thể:

+ Đường Nguyễn Thị Định kết nối trực tiếp Tân cảng Cát Lái với đường Vành đai 2 (lộ giới quy hoạch 60m): có chiều dài 1.939m với bề rộng mặt đường trung bình 21m (4 làn xe ô tô và 02 làn xe 02 bánh).

+ Nút giao thông Mỹ Thủy: đã được đầu tư đưa vào sử dụng giai đoạn 1 với 01 cầu vượt nút giao trên Vành đai 2 (4 làn xe), 01 hầm chui rẽ trái từ Vành đai 2 đi vào cảng Cát Lái (02 làn xe). Hiện đang triển khai thực hiện giai đoạn 2 theo quy hoạch.

+ Đường Vành đai 2 (đường Đồng Văn Cống - đoạn từ cầu Phú Mỹ đến cầu Phú Hữu, lộ giới quy hoạch 67m): đã đầu tư xây dựng 02 nhánh đường song song hai bên tuyến chính theo quy hoạch, bề rộng mỗi nhánh 10,5m (02 làn xe ô tô và 01 làn xe 02 bánh), phần đất giữa để trống (dành cho đầu tư tuyến chính trong giai đoạn 2).

+ Đường Vành đai 2 (đoạn nối từ cầu Phú Hữu đến nút giao Bình Thái trên Xa lộ Hà Nội, lộ giới 67m): chưa được đầu tư thực hiện.

+ Đường 990 (đoạn từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu cảng Phú Hữu) kết nối vào cảng Phú Hữu: đã được đầu tư thực hiện theo lộ giới quy hoạch 30m.

+ Đường Nguyễn Duy Trinh (đoạn từ đường 990 đến Vành đai 2, lộ giới quy hoạch 30m): hiện có bề rộng trung bình 7m và Ủy ban nhân dân thành phố đang giao Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng các công trình giao thông làm chủ đầu tư theo đúng lộ giới quy hoạch.

- Tại khu vực cảng Hiệp Phước: các loại xe lưu thông ra vào cảng Hiệp Phước đều lưu thông qua trục đường Nguyễn Hữu Thọ với bề rộng mỗi chiều lưu thông trung bình 7m (02 làn xe). Theo quy hoạch, dự án trục Bắc – Nam (đoạn từ cầu Kênh Tẻ, Quận 4 đến Khu Công nghiệp Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, lộ giới quy hoạch 60m) đang được nghiên cứu đầu tư với quy mô từ 8 – 10 làn xe. Dự án Hầm chui nút giao thông Nguyễn Văn Linh – Nguyễn Hữu Thọ đã được khởi công đầu tư xây dựng 02 hầm chui trên đường Nguyễn Văn Linh (03 làn xe) và các đường nhánh rẽ, dự kiến hoàn thành trong năm 2021.

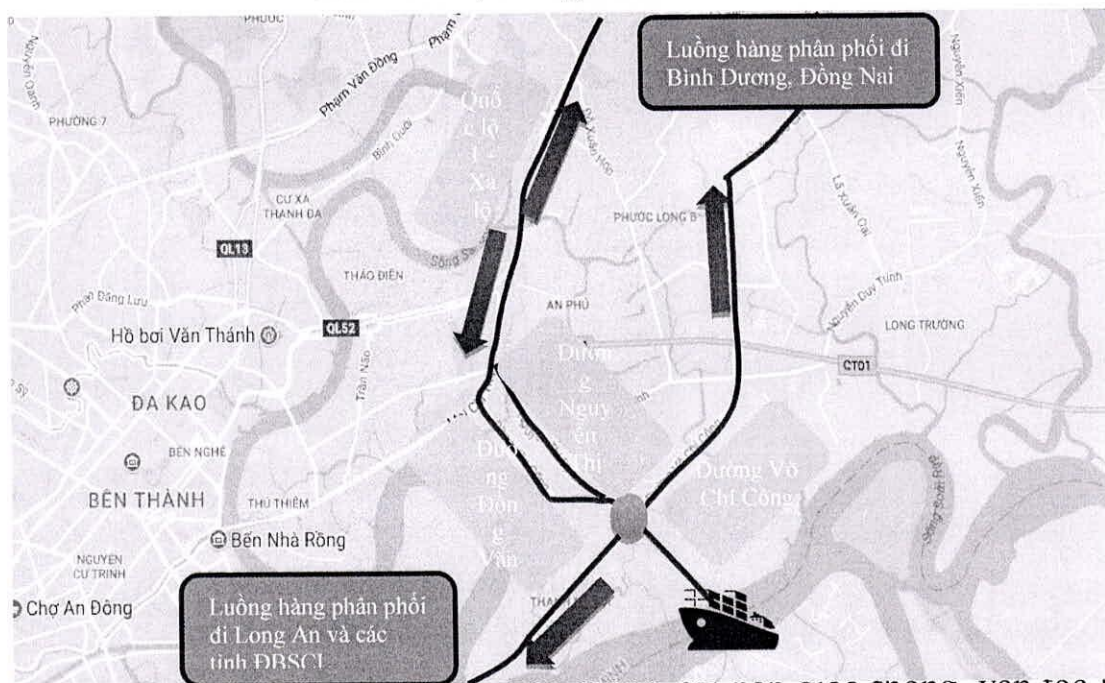
Toàn bộ hàng hóa xuất nhập khẩu tại các cảng này đều được vận chuyển bằng đường bộ (một phần hàng hóa được trung chuyển bằng đường thủy nội địa), tỷ trọng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ chiếm khoảng 88%, bằng đường thủy chiếm 12%. Theo thống kê trung bình hàng ngày có khoảng 19.000 đến 20.000 xe ô tô ra vào khu cảng Cát Lái thông qua các tuyến đường Võ Chí Công, Nguyễn Thị Định, Đồng Văn Cống, đặc biệt có một số ngày lên đến 26.000 lượt xe ra vào cảng, điều này dẫn đến tình trạng thường xuyên ùn tắc giao thông tại các khu vực cảng do vượt năng lực thông hành của các tuyến đường kết nối cảng. (Phụ lục 3: Thống kê hệ thống hạ tầng đường bộ chủ yếu kết nối cảng biển)



b) Đường sắt: mạng lưới đường sắt không được kết nối trực tiếp với các cảng.

c) Về vận tải đường thủy nội địa kết nối với cảng biển: nhìn chung còn nhiều hạn chế, hiện chỉ mới khai thác một phần nhỏ tiềm năng to lớn của đường thủy nội địa, vẫn còn rất nhiều trở ngại như trên các tuyến đường thủy nội địa có nhiều cầu đường bộ hiện hữu có tính không thấp và khẩu độ làm hạn chế khả năng lưu thông.

Hình Khu vực cảng biển Cát Lái



3.2. Đánh giá tình hình ứ đọng giao thông, tai nạn giao thông, vận tốc lưu thông của phương tiện trên các tuyến đường kết nối cảng:

a) Tác động của ứ đọng giao thông:

Theo đề án Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện giao thông cá nhân tham gia giao thông đã đánh giá một số tác động chính của ứ đọng giao thông đối với hoạt động kinh tế - xã hội, môi trường như sau:

- Tác động đến thời gian đi lại: ứ đọng giao thông làm gia tăng thời gian di chuyển của phương tiện gắn với tốc độ di chuyển chậm, dòng giao thông “dừng và đi”, nghiêm trọng hơn là tình trạng kẹt cứng.

- Tác động đến môi trường: ứ đọng giao thông làm gia tăng mức độ ô nhiễm môi trường do các phương tiện mất nhiều thời gian lưu thông trên đường, mức xả thải của phương tiện tăng lên.

- Tác động đến xã hội: ứ đọng giao thông ảnh hưởng nghiêm trọng đến đời sống xã hội. Không chỉ gây thiệt hại về mặt kinh tế, ứ đọng giao thông gây nguy hại cho sức khỏe của con người và làm suy giảm chất lượng cuộc sống đô thị. Nhiều bệnh về đường hô hấp do môi trường không khí bị ô nhiễm bởi bụi, hơi khí độc do phương tiện giao thông phát thải ra như CO, CO₂, NO... như hen, lao, dị ứng, viêm phế quản...

Cũng theo kết quả khảo sát đề án cho thấy 76% người dân kẹt xe 30 phút/ngày; 13% kẹt xe 2 tiếng mỗi ngày¹, theo đó toàn thành phố lãng phí khoảng 160 triệu tiếng/năm. Ùn tắc giao thông gây thiệt hại về kinh tế khoảng trên 1 tỷ USD mỗi năm².

b) Tình hình giao thông khu vực các cảng:

Hiện nay, giao thông đường bộ kết nối trực tiếp đến khu cảng Cát Lái (Tân Cảng Cát Lái và cảng Phú Hữu) là đường Nguyễn Thị Định, đường Nguyễn Duy Trinh (đoạn từ đường Vành Đai 2 đến đường vào Khu công nghiệp Phú Hữu); kết nối vào cảng Hiệp Phước là trục đường Nguyễn Hữu Thọ. Các tuyến đường này theo quy hoạch có năng lực thông xe và vận tải lớn, đảm nhận vai trò vận chuyển hàng hóa qua cảng biển và liên kết vùng, kết nối đi các tỉnh lân cận tiếp giáp Thành phố. Tuy nhiên, hệ thống giao thông này vẫn chưa được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh, đồng bộ theo quy hoạch. Điều này dẫn đến vận tốc lưu thông của các loại phương tiện trên một số tuyến đường chính ra vào cảng còn chậm, cụ thể: tuyến Xa lộ Hà Nội (ô tô: 44km/h, 02 bánh: 29km/h), Mai Chí Thọ (ô tô: 47km/h, 02 bánh: 25km/h), Đồng Văn Cống (ô tô: 36km/h, 02 bánh: 34km/h), Nguyễn Thị Định (ô tô 30km/h, 02 bánh: 29km/h), Võ Chí Công (ô tô: 32km/h, 02 bánh: 33km/h).

Các cảng này nằm sâu trong thành phố (như cảng Cát Lái, cảng Tân Thuận, cảng Hiệp Phước, cảng Phú Hữu, cảng Phước Long,...). Hệ thống đường giao thông kết nối ra vào cảng không có đường chuyên dùng, đa số sử dụng chung với đường địa phương nên tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên xảy ra trên các tuyến đường ra vào cảng, đặc biệt là cảng Cát Lái (vòng xoay Mỹ Thủy, đường Nguyễn Thị Định, đường Võ Chí Công, đường Nguyễn Duy Trinh), cảng Hiệp Phước (nút giao Nguyễn Văn Linh – Nguyễn Hữu Thọ, đường Nguyễn Hữu Thọ), cảng Tân Thuận (đường Huỳnh Tấn Phát, Nguyễn Văn Linh, Nguyễn Thị Thập). Ngoài ra, tình trạng tai nạn giao thông thường xuyên diễn ra trên các tuyến ra vào cảng, luôn là tuyến có “điểm đen” về tai nạn giao thông của Thành phố (*Phụ lục 4: số liệu tai nạn giao thông 5 năm*).

Theo đánh giá, hiện nay thời gian quay vòng xe tải là 02 chuyến/ngày và xe container là 1,5 chuyến/ngày do hạ tầng khu vực cảng chưa được đầu tư hoàn chỉnh, chưa có làn đường chuyên dụng và do vận tốc khai thác thấp và do tình trạng kẹt xe các tuyến đường xung quanh cảng, đây là con số quay vòng khá thấp so với chi phí đầu tư xe tải và xe container của doanh nghiệp.³

Để hạn chế ảnh hưởng đến ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông, trong thời gian qua, thành phố đã phải triển khai hạn chế hoạt động của xe tải nặng trong giờ cao điểm (sáng, trưa và chiều) trên 1 số tuyến đường khu vực xung quang các cảng như đường Nguyễn Duy Trinh, đường Nguyễn Xiển..., điều này cũng ảnh hưởng phần nào đến hoạt động của các cảng. Bên cạnh đó, trong thời gian qua,

¹ Theo khảo sát từ Uber cùng công ty Audience Project, 2017

² Tham luận “Thách thức cho các giải pháp giao thông ở thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn 2050” Theo nghiên cứu của PGS.TS Nguyễn Minh Hòa, khoa Đô thị học trường ĐH Khoa học Xã hội và Nhân văn, ĐH Quốc gia Tp. HCM, 2013

³ Đề án phát triển ngành Logistics trên địa bàn thành phố đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

thành phố đã tập trung đầu tư một số công trình giao thông kết nối khu vực các cảng và đã phát huy hiệu quả như:

- Tại khu vực cảng ICD Trường Thọ: sau khi đầu tư xây dựng hoàn thiện tuyến đường số 1 (rộng 30m, quy mô 6 làn xe), đường Trường Thọ (rộng 20m, quy mô 4 làn xe), mở rộng Xa lộ Hà Nội (đủ lộ giới quy hoạch), tình hình giao thông khu vực nút giao thông đường số 1 - Tây Hòa - Xa lộ Hà Nội đã có nhiều chuyển biến so với trước đây, tốc độ lưu thông của các phương tiện trên Xa lộ Hà Nội đã cải thiện đáng kể. Tuy nhiên, vào những thời gian cao điểm khi lượng hàng hóa nhiều, trong cảng không thể tiếp nhận các xe vào cảng dẫn đến tình trạng các loại xe dừng chờ kéo dài trên đường số 1, gây ảnh hưởng đến nút giao Xa lộ Hà Nội – đường số 1 và gây tình trạng ùn tắc giao thông trên trục đường Xa lộ Hà Nội.

- Trước năm 2018, khi chưa xây dựng hầm chui rẽ trái và cầu vượt tại nút giao Mỹ Thủy, tình hình ùn tắc giao thông tại khu vực xảy ra thường xuyên, liên tục, có thời điểm ùn tắc giao thông hàng tiếng đồng hồ do lưu lượng xe đã vượt quá khả năng thông hành của các tuyến đường ra vào cảng Cát Lái. Sau khi hoàn thành hầm chui rẽ trái từ đường Vành đai 2 vào đường Nguyễn Thị Định (khai thác ngày 31 tháng 01 năm 2018) và cầu vượt tại nút giao (khai thác ngày 29 tháng 6 năm 2018), cùng với việc mở rộng đường Võ Chí Công (từ Vòng Xoay Phú Hữu đến nút Mỹ Thủy) và xây dựng cầu Bà Cua 2 trên đường Võ Chí Công, tình hình giao thông khu vực đã có những cải thiện đáng kể, giao thông tương đối ổn định, chỉ xảy ra ùn tắc cục bộ khi xảy ra các sự cố (tai nạn giao thông, sự cố mạng trong Cảng Cát Lái,...). Thông qua hệ thống giám sát hành trình của các loại phương tiện kinh doanh vận tải trong năm 2018 đến tháng 10 năm 2020, số vụ ùn tắc giao thông tại khu vực này có xu hướng giảm sau khi đã đưa 1 loạt công trình giao thông được đầu tư đưa vào sử dụng, cụ thể:

STT	Khu vực	Số vụ ùn tắc giao thông		
		2018	2019	2020
1	Nút giao An Phú, Q.2	14	7	9
2	Đường Nguyễn Thị Định (từ vòng xoay Mỹ Thủy đến cảng Cát Lái), Q.2	143	45	133
3	Nút giao Mỹ Thủy, Q.2	92	14	21
4	Đường Võ Chí Công hướng về vòng xoay Mỹ Thủy	1173	112	102
5	Đường Đồng Văn Cống Đoạn từ Giao lộ Mai Chí Thọ đến vòng xoay Mỹ Thủy	159	12	25

Ghi chú: dữ liệu ùn tắc thông được thống kê qua thiết bị giám sát hành trình của dòng phương tiện có vận tốc lưu thông dưới 5km/h, chiều dài dòng xe 300m và thời gian diễn ra trên 30 phút.

3.3. Dự báo, đánh giá tăng trưởng về phương tiện giao thông, hàng hóa sản lượng hàng hóa thông qua cảng (theo số liệu của Bộ Giao thông vận tải).

Hiện nay, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh khoảng 170,67 triệu tấn (năm 2019), dự báo sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 đạt 236,9 triệu tấn. Bên cạnh đó, kết quả dự báo cho thấy phương tiện giao thông cá nhân tiếp tục phát triển, đặc biệt tại khu vực cảng Cát Lái. Cụ thể:

Số TT	Tên dự án	Tên đường tham chiếu	Lưu lượng xe (PCU/ngày)				Tăng trưởng
			Năng lực tuyến	2020	2025	2030	2025/2020
1	Đường Nguyễn Duy Trinh (đoạn từ Vành đai 2 đến đường vào Khu công nghiệp Phú Hữu)	Nguyễn Duy Trinh	62,976	45,839	68,415	88,645	8.3%
2	Đường tuyến vành đai 2 phía Đông (từ nút giao thông Mỹ Thủy đến cầu Rạch Chiếc)	Võ Chí Công	177,120	106,756	131,843	132,471	4.3%
3	Đầu cao tốc Hồ chí Minh - Long Thành (nút An Phú đến VĐ2)	Đường Cao tốc Tp. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây	118,080	64,728	98,837	105,018	8.8%
4	Đường Nguyễn Thị Định (giai đoạn 2): Mở rộng đường Nguyễn Thị Định từ Nút giao Mỹ Thủy đến phà Cát Lái	Vòng Xoay Mỹ Thủy	35,424	70,036	85,665	72,442	4.1%
5	Đường Nguyễn Thị Định từ cầu Giồng Ông Tố - cầu Mỹ Thủy	Nguyễn Thị Định	157,440	62,100	59,618	48,536	-0.8%
6	Đường Huỳnh Tấn Phát (đoạn từ Trần Xuân Soạn đến cầu Phú Xuân)	Huỳnh Tấn Phát	48,650	27,745	37,530	47,672	0,35%
7	Đường Nguyễn Hữu Thọ	Nguyễn Hữu Thọ	40,733	28,650	41,756	54,857	1,5%

Nguồn: Đề án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn TP đến năm 2030

Với lượng hàng hóa qua cảng biển và phương tiện cơ giới cá nhân tiếp tục tăng cao, nếu không có chính sách mạnh mẽ, kịp thời để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông khu vực cảng biển đồng thời phát triển nhanh vận tải hành khách công cộng và hạn chế số lượng phương tiện giao thông cơ giới cá nhân thì tình trạng ùn tắc sẽ vẫn diễn ra và ngày càng nghiêm trọng hơn, đặc biệt tại khu vực cảng Cát Lái.

Với tốc độ tăng sản lượng hàng hóa và lưu lượng phương tiện vận chuyển nhanh như trên vượt xa mức dự báo của Bộ Giao thông vận tải dẫn đến hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của thành phố - đóng vai trò chủ đạo trong hoạt động lưu thông hàng hóa, không theo kịp sự phát triển của các cảng biển, dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường... Đây là điểm nghẽn trong phát triển kinh tế của thành phố Hồ Chí Minh mặc dù trong những năm qua thành phố đã đầu tư hàng nghìn tỷ đồng để xây hệ thống các đường trục và đường nhánh kết nối giữa các khu vực cảng biển như: Huỳnh Tấn Phát, Liên cảng A5, Nguyễn Thị Định, Nguyễn Hữu Thọ, Mai Chí Thọ, Đồng Văn Cống, Nguyễn Duy Trinh... hiện thành phố phải áp dụng giới hạn khung giờ cho các loại xe tải ra vào thành phố để vận chuyển hàng hóa, tuy nhiên việc ùn tắc giao thông vẫn xảy ra thường xuyên; vào giờ cao điểm khi xe ra vào cảng lấy hàng, có thời điểm ùn tắc từ 2-4 tiếng và kéo dài nhiều km. Do đó, cần thiết phải đầu tư xây dựng mới các tuyến đường, mở rộng và nâng cấp, bảo trì các tuyến đường hiện hữu để đảm bảo lưu thông vận chuyển hàng hóa góp phần tăng sức cạnh tranh cho hệ thống cụm cảng thành phố Hồ Chí Minh cũng như đồng hành với sự phát triển của thành phố.

3.4. Nhu cầu đầu tư hạ tầng giao thông kết nối khu vực cảng biển thành phố
(Phụ lục 5: Danh mục các dự án trọng điểm kết nối hạ tầng giao thông khu vực cảng biển)

Để đảm bảo khả năng kết nối giao thông khu vực cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, phải ưu tiên đầu tư các công trình giao thông:

- Khu cảng Cát Lái-Phú Hữu: đầu tư mở rộng đường Nguyễn Thị Định theo đúng lộ giới quy hoạch 60m; khép kín đường Vành đai 2 từ cầu Phú Hữu đến nút giao Gò Dưa, mở rộng đường Vành đai 2 hiện hữu (đoạn từ cầu Phú Mỹ đến cầu Phú Hữu) lên 8 làn xe; Nâng cấp, mở rộng đường Nguyễn Duy Trinh (đoạn từ đường 990 đến Vành đai 2) theo đúng lộ giới 30m; Đầu tư đường D7 (đoạn từ đường 990 đến Vành đai 2); Xây dựng hoàn chỉnh nút giao thông Mỹ Thủy theo đúng quy hoạch; đẩy nhanh tiến độ mở rộng đường Đồng Văn Cống. bên cạnh đó, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải để mở rộng đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây (kể cả đường song hành) và đường Vành Đai 3 (đoạn Tân Vạn – Nhơn Trạch) để đảm bảo việc kết nối vùng và kết nối với sân bay Long Thành.

- Khu cảng Sài Gòn: đầu tư xây dựng cầu Thủ Thiêm 4, mở rộng đường Lưu Trọng Lư để kết nối khu vực cảng Tân Thuận với đường Nguyễn Văn Linh, mở rộng đường Nguyễn Văn Linh đoạn từ nút giao thông khu A đến đường Huỳnh Tấn Phát.

- Khu cảng Nhà Bè: nghiên cứu bổ sung tuyến đường ven sông để kết nối giữa các cảng dọc sông Soài Rạp, đồng thời nghiên cứu mở rộng đường Huỳnh Tấn Phát và đầu tư các tuyến đường kết nối từ đường Huỳnh Tấn Phát sang đường Nguyễn Hữu Thọ như đường Phạm Hữu Lầu, đường Nguyễn Bình, đường Hoàng Quốc Việt và đầu tư xây dựng cầu Phú Xuân 2B.

- Khu cảng Hiệp Phước: đầu tư mở rộng trục Bắc – Nam (đường Nguyễn Hữu Thọ, đoạn từ đường Nguyễn Văn Linh đến Khu Công nghiệp Hiệp Phước)

theo đúng quy hoạch; đầu tư xây dựng hoàn chỉnh nút giao Nguyễn Văn Linh – Nguyễn Hữu Thọ.

Ngoài ra, cần thúc đẩy phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa để kết nối đường thủy nội địa với các cảng biển, khai thác tối đa tiềm năng to lớn của đường thủy nội địa nhằm góp phần chia sẻ, giảm bớt áp lực giao thông đường bộ.

Như vậy, nếu có nguồn kinh phí để tiếp tục tập trung đầu tư cho hạ tầng kết nối khu vực cảng sẽ làm giảm tình trạng ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông, tăng vận tốc khai thác của các phương tiện dẫn đến tăng số quay vòng của xe tải và xe container của doanh nghiệp lên.

III. Đề xuất quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí

1. Căn cứ pháp lý

- Luật phí và lệ phí ngày 25 tháng 11 năm 2015;
- Luật Biên giới quốc gia ngày 17 tháng 6 năm 2003, tại khoản 7 Điều 4 quy định:

Cửa khẩu là nơi thực hiện việc xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu và qua lại biên giới quốc gia bao gồm cửa khẩu đường bộ, cửa khẩu đường sắt, cửa khẩu đường thủy nội địa, cửa khẩu đường hàng hải và cửa khẩu đường hàng không.

- Bộ Luật Hàng hải ngày 25 tháng 11 năm 2015;

Khoản 8 Điều 4 quy định:

“8. Vùng đất cảng là vùng đất được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, các công trình phụ trợ khác và lắp đặt trang thiết bị.”

Khoản 1, khoản 2 Điều 73 quy định:

“1. Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng....

2. Kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm cầu cảng, vùng nước trước cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước và các công trình phụ trợ khác được xây dựng, lắp đặt cố định tại vùng đất cảng và vùng nước trước cầu cảng.”

- Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23 tháng 8 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của luật phí và lệ phí;

- Thông tư số 85/2019/TT-BTC ngày 29 tháng 11 năm 2019 của Bộ Tài chính hướng dẫn về phí và lệ phí thuộc thẩm quyền quyết định của Hội đồng nhân dân tỉnh, thành phố thuộc trung ương, tại khoản 2 Điều 2 quy định:

“2. Phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu (bao gồm: khu vực cửa khẩu biên giới đất liền và khu vực cửa khẩu cảng biển).”

2. Tên gọi và thẩm quyền ban hành phí :

- Tên gọi: 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.

- Thẩm quyền ban hành: Hội đồng nhân dân thành phố Hồ Chí Minh.

3. Đối tượng nộp phí

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hóa nhập khẩu, xuất khẩu qua các cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hóa tạm nhập-tái xuất, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng thành phố Hồ Chí Minh.

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hóa gửi kho ngoại quan mở tờ khai tại Hải quan ngoài cửa khẩu tại các tỉnh, thành phố khác nhưng làm thủ tục chuyển cửa khẩu và thực hiện niêm phong hải quan tại các Chi cục Hải quan cửa khẩu thuộc Cục Hải quan thành phố Hồ Chí Minh.

4. Mức thu phí

4.1. Nguyên tắc xây dựng mức thu

- Mức thu phí xây dựng trên nguyên tắc phù hợp khả năng đóng góp của người nộp, thuận lợi cho người thu phí và người nộp phí;

- Mức thu phí xây dựng phù hợp việc sử dụng kết cấu hạ tầng cũng như việc đóng góp các khoản phí, thuế cho ngân sách;

- Tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố để tiếp tục đầu tư, nâng cấp hệ thống hạ tầng giao thông; duy tu bảo dưỡng công trình hạ tầng kỹ thuật, công trình dịch vụ khu vực cửa khẩu cảng biển

- Đối với hàng nội địa sử dụng kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích khu vực cửa khẩu cảng biển, sẽ được nghiên cứu xây dựng mức thu khi điều kiện kinh tế xã hội phù hợp.

4.2. Phương pháp xây dựng mức thu phí

- Xây dựng mức phí theo container đối với hàng đóng trong container và theo tấn đối với hàng lỏng, hàng rời

- Sử dụng phương pháp so sánh với mức thu phí của cửa khẩu cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh.

- Chọn ra mức phí áp dụng cho thành phố Hồ Chí Minh.

4.3. Mức thu phí

- Biểu mức thu phí của Hải Phòng :

Số TT	Hàng hóa	Đơn vị tính	Mức phí
I	Hàng tạm nhập tái xuất, hàng gửi kho ngoại quan, hàng chuyển khẩu (trừ trường hợp hàng chuyển khẩu quy định tại Khoản 2 Điều 89 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25 tháng 3 năm 2015 của Bộ Tài chính)		
1	Container 20ft hàng khô	đồng/cont	2.200.000
2	Container 40ft hàng khô	đồng/cont	4.400.000
3	Container 20ft hàng lạnh	đồng/cont	2.300.000
4	Container 40ft hàng lạnh	đồng/cont	4.800.000
5	Hàng lỏng, hàng rời	đồng/tấn	50.000
II	Hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu quy định tại Khoản 2 Điều 89 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25 tháng 3 năm 2015 của Bộ Tài chính:		
1	Container 20ft	đồng/cont	500.000
2	Container 40ft	đồng/cont	1.000.000
3	Hàng đóng trong container nhưng nhiều chủ hàng (đóng ghép)	đồng/tấn	50.000
4	Hàng rời (không đóng trong container)	đồng/tấn	2.000
III	Hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu		
1	Container 20ft	đồng/cont	250.000
2	Container 40ft	đồng/cont	500.000
3	Hàng lỏng, hàng rời	đồng/tấn	16.000

a) Ưu điểm:

+ Kiểm tra hàng hóa đã đóng phí ra vào cảng thông qua nhận diện số lượng container

b) Nhược điểm

+ Không thuận lợi cho công tác kiểm tra đối chiếu số thu giữa các cơ quan quản lý do trên tờ khai hàng hóa xuất nhập khẩu không có tiêu chí container (chỉ thể hiện khối lượng).

+ Nhiều mức phí với đơn vị tính khác nhau

- Biểu phí của tỉnh Quảng Ninh: Thu phí theo đầu phương tiện vận tải giao nhận hàng ra vào cảng và thu theo nhóm hàng tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, hàng quá cảnh, hàng qua kho ngoại quan theo container và theo tấn tùy mặt hàng. Cụ thể: Hàng hóa xuất nhập khẩu thu theo phương tiện ra vào cảng nhận hàng; hàng hóa tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, quá cảnh, ngoại quan thu theo mặt hàng (đơn vị là đồng/tấn hoặc đồng/m³ hoặc đồng/cont 20', 40' hoặc đồng/phương tiện), Sở Giao thông vận tải sử dụng một phần biểu phí thu theo phương tiện vận tải, loại hàng hóa quy đổi ra tấn để so sánh:

Số TT	Hàng hóa	Đơn vị tính	Mức phí (đ)
I	Hàng hóa xuất nhập khẩu		
1	Xe ô tô có trọng tải dưới 5 T	đồng/ lượt phương tiện	200.000
2	Xe ô tô có trọng tải từ 5 tấn đến <10T	đồng/ lượt phương tiện	300.000
3	Xe ô tô có trọng tải từ 10T đến <20T, container 20'	đồng/ lượt phương tiện	400.000
4	Xe ô tô có trọng tải từ 20T trở lên, container 40'	đồng/ lượt phương tiện	500.000
II	Hàng tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, gửi kho ngoại quan, Hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu		
1	Hàng vận chuyển trên xe tải <5T	đồng/ phương tiện	1.000.000
2	Hàng vận chuyển trên xe tải từ 5T đến <10T	đồng/ phương tiện	1.500.000
3	Hàng vận chuyển trên xe tải từ 10T đến 15T	đồng/ phương tiện	2.000.000
4	Hàng vận chuyển trên xe tải từ trên 15T đến 20T	đồng/ phương tiện	2.500.000
5	Hàng vận chuyển trên xe tải trên 20T	đồng/ phương tiện	3.000.000
6	Hàng đông lạnh, hàng tinh luyện	đồng/cont 20'	2.000.000
		đồng/cont 40'	4.000.000
7	Cao su nguyên liệu, hạt nhựa	đồng/tấn	115.000

a) Ưu điểm:

+ Kiểm tra hàng hóa đã đóng phí ra vào cảng thông qua nhận diện phương tiện chuyên chở ra vào hoặc mặt hàng theo quy định

b) Nhược điểm

+ Không thuận lợi cho công tác kiểm tra đối chiếu số thu giữa các cơ quan quản lý do trên tờ khai hàng hóa xuất nhập khẩu không có tiêu chí container (chỉ thể hiện khối lượng) hoặc phương tiện chuyên chở

+ Nhiều mức phí với đơn vị tính và nhiều mặt hàng khác nhau khó khăn cho khâu tính phí

- Biểu mức thu phí đề nghị cho thành phố Hồ Chí Minh

Trên cơ sở mức thu và ưu nhược điểm của biểu thu phí của Hải Phòng, Quảng Ninh, Sở Giao thông vận tải đề xuất mức thu của thành phố Hồ Chí Minh cũng tương ứng mức thu phí của thành phố Hải Phòng, không phân biệt chủng loại hàng, cụ thể:

Số TT	Hàng hóa	Đơn vị tính	Mức phí của Hải Phòng	Mức phí đề xuất cho TP.HCM
1	Hàng tạm nhập tái xuất, gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu.			
	- Container 20ft hàng khô	đồng/cont	2.200.000	2.200.000
	- Container 40ft hàng khô	đồng/cont	4.400.000	4.400.000
	- Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container	đồng/tấn	50.000	50.000
2	Hàng hóa xuất nhập khẩu			
2.1	Hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu mở tờ khai ngoài TP.HCM			
	- Container 20ft hàng khô	đồng/cont	2.200.000	2.200.000
	- Container 40ft hàng khô	đồng/cont	4.400.000	4.400.000
	- Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container	đồng/tấn	50.000	50.000
2.2	Hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu mở tờ khai tại TP.HCM			
	Container 20ft	đồng/cont	250.000	250.000
	Container 40ft	đồng/cont	500.000	500.000
	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container	đồng/tấn	16.000	16.000

(Đính kèm Phụ lục 7 : Danh mục loại hình thu phí)

Ưu điểm của biểu phí:

- Thuận lợi cho công tác kiểm tra giám sát của Công ty quản lý Cảng
- Mức phí bám sát việc sử dụng và tác động đến kết cấu hạ tầng và việc đóng góp khoản thuế, dịch vụ cho thành phố Hồ Chí Minh
- Chủ hàng hóa đóng phí cùng với thuế xuất nhập khẩu qua Cổng thanh toán điện tử Hải quan theo phương thức 24/7 vừa tiện ích thuận lợi, không tốn thời gian, chi phí đi lại.

Hạn chế : Công tác đối chiếu giữa cơ quan thu phí và Hải quan sẽ khó khăn do trên tờ khai hải quan không có tiêu chí container và phải sau 24h mới có thể đối chiếu, do phải được Tổng cục hải quan cung cấp số liệu container để đối chiếu

4.4. Dự kiến số thu:

Theo thống kê số liệu, tổng lượng hàng hóa đóng trong container qua khu vực cảng biển TP.HCM năm 2019 khoảng 5.383.936 TEU (không bao gồm vận chuyển nội địa), trong đó Tân Cảng Cát Lái là 5.239.996 TEU (97% khối lượng hàng container của cả thành phố), trong đó container 20 feet: 1.720.731; container 40 feet: 1.762.166; trong đó 7,5% là container rỗng, cơ cấu hàng xuất nhập khẩu mở tờ khai tại thành phố Hồ Chí Minh là 80%, hàng xuất nhập khẩu mở tờ khai

hải quan ngoài thành phố Hồ Chí Minh, hàng tạm nhập tái xuất, gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu, hàng chuyển cửa khẩu là 20%

a. Số lượng container 20 ft qua cảng của thành phố:

$$(1.720.731 + 53.218) \times 92,5\% = 1.640.902 \text{ cont}$$

a1. Số thu phí của Container 20ft hàng xuất nhập khẩu mở tờ khai hải quan tại thành phố Hồ Chí Minh: $1.640.902 \times 80\% \times 250.000 \text{ đ} = 328.180.400.000 \text{ đ}$

a2. Số thu phí của Container 20ft hàng xuất nhập khẩu mở tờ khai hải quan ngoài thành phố Hồ Chí Minh, hàng tạm nhập tái xuất, gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu, hàng chuyển cửa khẩu:

$$1.640.902 \times 20\% \times 2.200.000 \text{ đ} = 721.996.800.000 \text{ đ}$$

b. Số lượng container 40 ft qua cảng thành phố:

$$(1.762.166 + 54.500) \times 92,5\% = 1.680.416 \text{ cont}$$

b1. Số thu phí của Container 40ft hàng xuất nhập khẩu mở tờ khai hải quan tại thành phố Hồ Chí Minh: $1.680.416 \times 80\% \times 500.000 \text{ đ} = 672.166.400.000 \text{ đ}$

b2. Số thu phí của Container 40ft hàng xuất nhập khẩu mở tờ khai hải quan ngoài thành phố Hồ Chí Minh, hàng tạm nhập tái xuất, gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu, hàng chuyển cửa khẩu:

$$1.680.416 \times 20\% \times 4.400.000 \text{ đ} = 1.478.766.000.000 \text{ đ}$$

Cộng số thu dự kiến (a1+a2+b1+b2): 3.201.109.600.000 đ (Ba ngàn hai trăm lẻ một tỷ một trăm lẻ chín triệu sáu trăm ngàn đồng)

5. Trường hợp miễn thu phí:

Miễn thu phí đối với hàng hóa nhập khẩu phục vụ trực tiếp cho an ninh, quốc phòng; hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu để phục vụ đảm bảo an sinh xã hội, khắc phục hậu quả thiên tai, thảm họa, dịch bệnh

Lý do đề xuất: Các hàng hóa thuộc diện miễn thuế xuất nhập khẩu đều sử dụng kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển, tuy nhiên chỉ đề xuất miễn thu phí cho 2 trường hợp quy định tại Điều 20 và Điều 28 của Nghị định số 134/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 09 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, cụ thể là hàng hóa phục vụ trực tiếp cho an ninh, quốc phòng và hàng hóa phục vụ đảm bảo an sinh xã hội, khắc phục hậu quả thiên tai, thảm họa, dịch bệnh.

6. Đánh giá tác động khi thu phí

6.1. Tác động dịch chuyển hàng hóa

Khi thực hiện thu phí, số thu này dùng để đầu tư và bảo trì trực tiếp cho các tuyến đường kết nối cảng tạo điều kiện giảm ùn tắc giao thông, rút ngắn thời gian vận chuyển, kéo theo chi phí logistics thấp, góp phần quan trọng vào việc thuận lợi hóa thương mại, tạo giá trị gia tăng và nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất nhập khẩu trên địa bàn thành phố.

- Phí hạ tầng cảng biển được quy định trong Luật phí lệ phí, trường hợp thành phố Hồ Chí Minh ban hành có khả năng kéo theo các địa phương Bình Dương, Long An, Đồng Nai nhận thấy lợi ích từ việc thu phí của thành phố và cũng tiến hành xây dựng thu, từ đó việc ảnh hưởng môi trường cạnh tranh của cảng biển thành phố với cảng biển các tỉnh lân cận không đáng kể.

- Mức thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng cảng biển đối với hàng hóa xuất nhập khẩu thấp hơn nhiều so với mức thu phí hàng chuyển khẩu sẽ dẫn đến việc dịch chuyển hàng hóa chuyển khẩu được làm thủ tục hải quan tại các địa phương lân cận như Tây Ninh, Long An, Bình Phước, Bình Dương, Đồng Nai... về làm thủ tục hải quan tại thành phố Hồ Chí Minh, góp phần tăng thu thuế XNK cho thành phố

Đồng thời, cảng biển thành phố Hồ Chí Minh là khu vực cảng biển trọng tâm của Cụm cảng biển số 05. Bên cạnh lượng hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển tới cảng bằng đường bộ thì cũng có một lượng lớn (khoảng 85%) container hàng xuất nhập tàu tại khu vực Cái Mép – Thị Vải được trung chuyển với các cảng biển/cửa khẩu tại thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai bằng đường thủy nội địa (trong đó, trên 70% trung chuyển về thành phố Hồ Chí Minh). Do đó, với việc áp dụng thu phí đối với tất cả các đối tượng hàng hóa xuất nhập khẩu có sử dụng hạ tầng cảng biển của thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm cả hàng hóa **chuyển cảng, chuyển cửa khẩu** với các khu vực khác) **thì khả năng chuyển dịch hàng hóa xuất nhập khẩu từ cảng biển thành phố Hồ Chí Minh về các cảng biển khu vực khác là rất thấp.**

Hiện nay, tập quán đa số doanh nghiệp Việt Nam giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu theo phương án nhận/giao hàng tại cảng biển Việt Nam. Theo đó chi phí vận tải đối với hàng hóa xuất nhập khẩu bao gồm các chi phí tại cảng thanh toán cho hãng tàu (phí xếp dỡ, phí chứng từ...), phí nâng hạ container tại cảng, depot và phí vận chuyển hàng hóa về kho. Với mức thu như dự kiến thì chi phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng cảng biển chỉ chiếm nhỏ hơn **4%** chi phí vận tải của 01 container xuất nhập khẩu. Nếu tính cả các chi phí khác đối với hàng hóa như chi phí cước tàu, lưu kho, bốc xếp quản lý hàng hóa, ... thì chi phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng cảng biển chiếm tỷ lệ không đáng kể (*phụ lục 8 : Bảng tính chi phí sau khi thu phí*).

Đối tượng thu phí là chủ hàng xuất nhập khẩu, phương pháp thu phí sử dụng công nghệ và không áp dụng đóng phí bằng tiền mặt. Trong thời gian đầu triển khai, do phát sinh chi phí nên sẽ có phản ứng của các chủ hàng, vì vậy cần làm tốt công tác tuyên truyền đến khách hàng, các hiệp hội bên cạnh các giải pháp quyết liệt, đề nghị các cơ sở kinh doanh kho bãi cảng cùng phối hợp, đồng hành. Ngoài ra quá trình triển khai sẽ kết hợp giữa tuyên truyền, nhắc nhở, không cứng nhắc về chế tài trong xử lý để tránh tình trạng ùn tắc cảng, cầu cảng dẫn tới ảnh hưởng các chủ hàng, doanh nghiệp cảng và hãng tàu, tạo sự an tâm trong kinh doanh khai thác theo tập quán làm hàng thông thường của các bên liên quan.

Với nguồn thu bổ sung cho ngân sách thành phố để chi trực tiếp vào việc hoàn thiện kết cấu hạ tầng cảng biển sẽ góp phần quan trọng vào việc giảm tình trạng ùn tắc giao thông, rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa, quá đó tăng hiệu



quả khai thác và quay vòng xe đối với các phương tiện vận chuyển và gián tiếp giảm chi phí vận tải, chi phí logistics đối với các chủ hàng là đối tượng thu phí.

6.2. Đánh giá tác động xã hội

Tình trạng ùn tắc giao thông sẽ được giảm dần góp phần tiết kiệm chi phí xã hội do ùn tắc giao thông, giảm thời gian đi lại. Bên cạnh đó, việc giảm được vấn nạn ùn tắc giao thông sẽ góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường, xây dựng hình ảnh thành phố văn minh, hiện đại, phát triển đô thị bền vững.

6.3. Tác động về mặt kinh tế

Tiết kiệm chi phí chung của xã hội về thời gian, nhiên liệu, ô nhiễm môi trường do giảm được ùn tắc giao thông.

Giảm chi phí bảo dưỡng, duy tu hệ thống đường bộ đô thị do bị quá tải, xuống cấp nhanh để dành nguồn vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

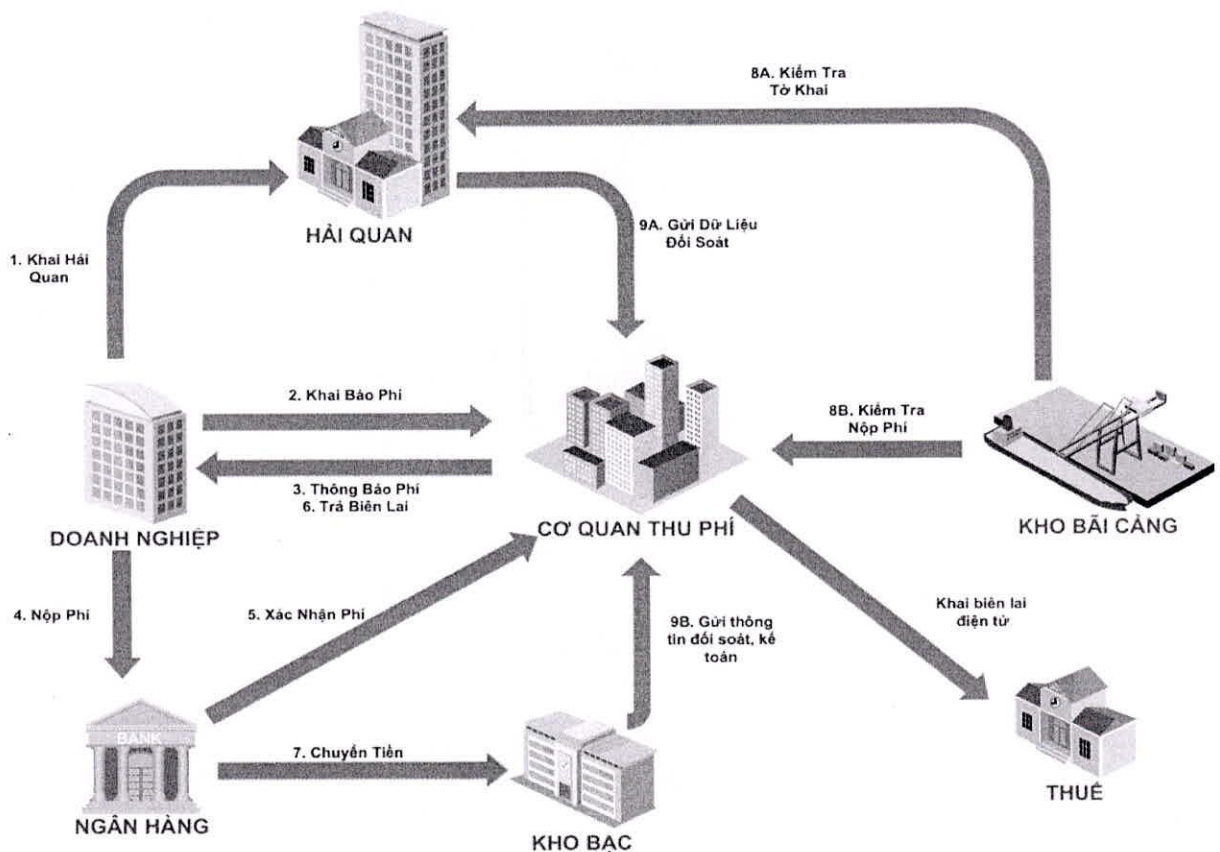
Giảm số vụ tai nạn giao thông trên địa bàn các thành phố, tiết kiệm chi phí cho xã hội.

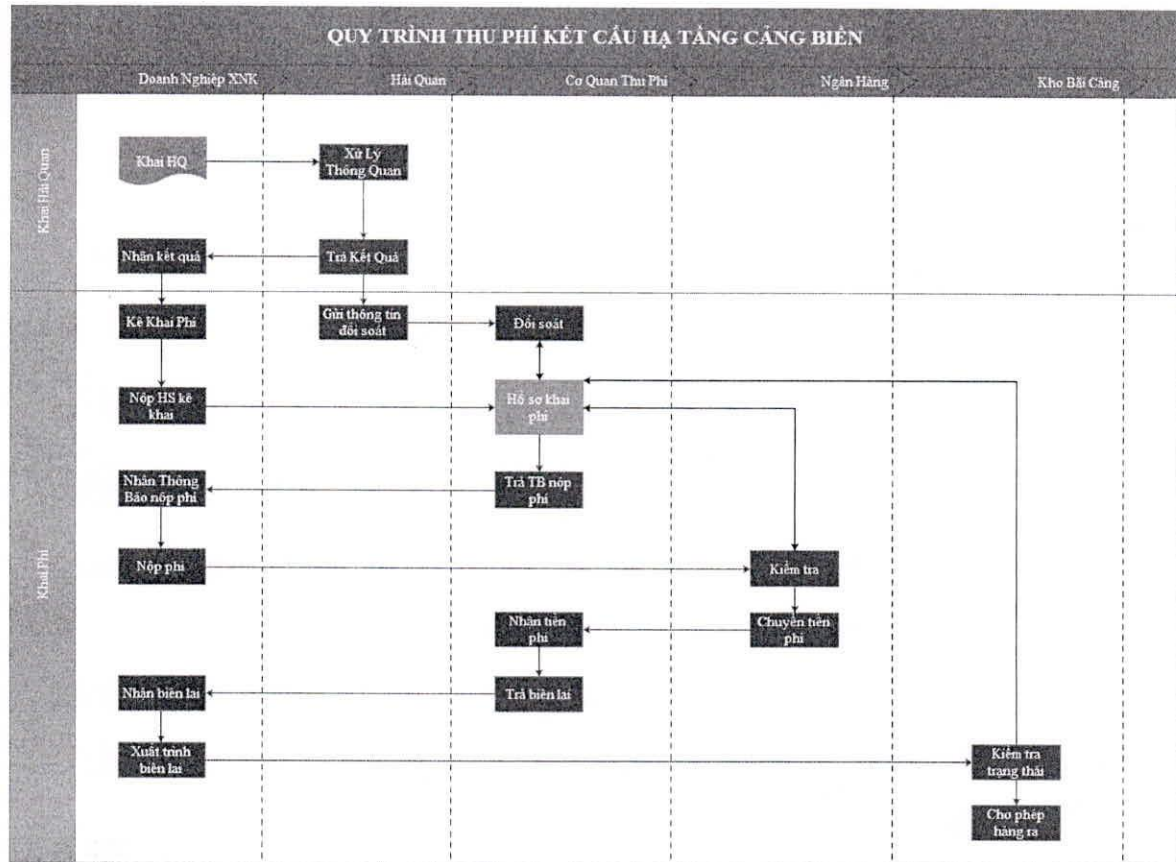
7. Đơn vị được giao thu phí

- Giao đơn vị sự nghiệp trực thuộc Sở Giao thông vận tải tổ chức quản lý thu phí là Cảng vụ đường thủy nội địa là đơn vị có chức năng thu phí của Sở
- Cục Hải Quan thành phố hỗ trợ kiểm tra, giám sát việc nộp phí

9. Mô hình và quy trình của hệ thống thu phí:

Hình thức thanh toán: Không dùng tiền mặt, thanh toán chuyển khoản qua hệ thống 24/7 của Hải quan thành phố.





B1: Doanh nghiệp trên cơ sở tờ khai Hải quan đã khai thực hiện khai báo nộp phí với cơ quan thu phí

B2: Cơ quan thu phí căn cứ vào khai báo của doanh nghiệp, trả thông báo số tiền phí phải nộp

B3: Doanh nghiệp nộp phí vào Ngân hàng qua hệ thống 24/7 của cơ quan Hải quan

B4: Ngân hàng kiểm tra thông báo phí của cơ quan thu phí và chuyển tiền vào tài khoản kho bạc của cơ quan thu phí

B5: Ngân hàng gửi thông báo đã chuyển tiền tới cơ quan thu phí

B6: Cơ quan thu phí kiểm tra trạng thái nhận tiền tại kho bạc và phát hành biên lai thu phí

B7: Doanh nghiệp in biên lai thu phí kèm hồ sơ để đưa hàng ra khỏi cảng

B8: Cơ quan cảng kiểm tra tình trạng nộp phí, trạng thái đủ điều kiện qua khu vực giám sát hải quan để cho hàng ra khỏi cảng

B9: Cơ quan hải quan chuyển thông tin về số liệu container để đối soát

B10: Cơ quan thu phí thực hiện đối soát (tự động và thủ công) trên cơ sở dữ liệu nhận được từ hải quan.

9. Quản lý và sử dụng phí

9.1. Về số thu được để lại phục vụ cho công tác thu phí :

- Thành phố Hải Phòng tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí tối đa 10%, tỷ lệ cụ thể cho các đơn vị do Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng quyết định.

- Tỉnh Quảng Ninh:

+ Cửa khẩu Quốc tế Móng Cái: 9%

+ Cửa khẩu bắc Phong sinh: 10%

+ Cửa khẩu Hoàn Mô : 10%

Do chưa hình thành bộ máy thu phí cũng như chưa dự kiến được chi phí phát sinh, tuy nhiên do sản lượng hàng hóa qua cảng thành phố Hồ Chí Minh cao gần 2 lần so với Hải Phòng, nên đề xuất tỷ lệ trích để lại tối đa 5%, giao Ủy ban nhân dân thành phố quyết định tỷ lệ cụ thể cho từng đơn vị có liên quan. Việc quản lý, sử dụng tiền phí được trích để lại phục vụ công tác thu phí bảo đảm đúng quy định của Luật phí và lệ phí và các văn bản hướng dẫn có liên quan.

9.2. Về số thu nộp vào ngân sách thành phố

Toàn bộ số thu phí kết cấu hạ tầng sau khi trừ chi phí phục vụ công tác thu phí được nộp vào ngân sách Thành phố, giao Sở Tài chính quản lý và bố trí sử dụng có mục tiêu cho đầu tư và bảo trì kết cấu hạ tầng cảng biển theo danh mục đề xuất của Sở Giao thông vận tải hàng năm được Ủy ban nhân dân thành phố và Hội đồng nhân dân thành phố thông qua.

9.3. Chứng từ thu phí: Cơ quan thu phí phải sử dụng biên lai thu phí theo quy định.

10. Tổ chức thực hiện

10.1. Sở Giao thông vận tải, Cảng vụ đường thủy nội địa chủ trì phối hợp Cục Hải quan Thành phố, Sở Tài chính, Cục Thuế thành phố và các cơ quan có liên quan xây dựng:

- Quy chế phối hợp để thực hiện thu phí đảm bảo thuận lợi cho việc kê khai, nộp phí của các tổ chức và cá nhân, hướng dẫn triển khai việc thu phí, kiểm tra đối soát để hạn chế gian lận, thất thoát trong thu phí.

- Quy định nguyên tắc xử lý giải quyết những vấn đề có thể phát sinh khi thu phí (nộp thiếu, nộp thừa, không nộp, thời gian nộp, xử lý vi phạm...)

10.2. Xử lý vi phạm: Các trường hợp vi phạm tùy theo tính chất, mức độ vi phạm mà xử phạt theo quy định tại Nghị định 109/2013/NĐ-CP ngày 24 tháng 6 năm 2013 và Nghị định số 49/2016/NĐ-CP ngày 27 tháng 5 năm 2016 về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực quản lý giá, phí, lệ phí, hóa đơn.

11. Thời gian thực hiện thu phí

Trường hợp được Hội đồng nhân dân thành phố thông qua trong kỳ họp tháng 12/2020, thời gian thực hiện thu phí như sau:

Giai đoạn 1: Từ 01 tháng 05 năm 2020 đến hết ngày 31 tháng 5 năm 2021 tổ chức thu phí tại Cảng Cát Lái. Trong thời gian này sẽ đánh giá, rút kinh nghiệm

và hoàn thiện công tác thu phí tại cảng Cát Lái để triển khai cho các cảng còn lại trên địa bàn thành phố

Giai đoạn 2 : Từ 01 tháng 06 năm 2021 tổ chức thu phí cho toàn bộ các cảng trên địa bàn thành phố

Lý do đề xuất thu phí từ ngày 01 tháng 05 năm 2020 : Sau khi được Hội đồng nhân dân thành phố thông qua, thì cần thiết có thời gian bố trí dự toán chi ngân sách để thực hiện công tác thuê tư vấn, lựa chọn nhà thầu cung cấp máy móc thiết bị, phần mềm, nhà thầu cung cấp dịch vụ đường truyền, dữ liệu...Ngoài ra, việc triển khai ngoài thực tế cần thiết phải có giai đoạn hoàn thiện trước khi mở rộng triển khai cho toàn bộ các bến cảng.

Trên đây là Đề án thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, Sở Giao thông vận tải kính trình.

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI





		98.199.758																												
Chi tiêu	Đơn vị tính	Q. Ninh	H. Phòng	T. Bình	N. Định	T. Hòa	N. An	H. Tĩnh	Q. Bình	Q. Trĩ	T. T. Huế	D. Năm	Q. Nam	Q. Ngãi	Q. Nhơn	N. Trang	B. Thuận	V. Tàu	TP. HCM	D. Nai	C. Thơ	M. Tho	A. Giang	K. Giang	Đ. Tháp	C. Mau	Tổng hợp			
Tổng số	1000 tấn	99.306.909	83.326.719	980.300	341.259	32.544.421	10.305.358	32.797.060	3.482.180	935.064	2.400.810	10.537.961	1.917.926	25.747.565	8.844.103	9.152.393	16.270.778	108.706.598	170.674.322	22.274.074	16.046.990	1.573.801	2.907.728	1.029.566	647.059	70.106	664.611.048			
Hàng xuất khẩu	1000 tấn	39.065.210	16.831.217	0	172.947	7.723.567	4.551.457	4.875.657	1.906.497	653.680	7.721.193	2.949.530	260.393	7.911.192	8.400.123	2.515.037	1.217.970	23.187.083	36.262.203	1.904.653	83.761	0	967.583	954	10.162	52.951	159.863.962			
Hàng nhập khẩu	1000 tấn	30.595.681	31.333.073	474.400	0	8.610.166	1.200.405	16.931.786	175.139	0	51.442	2.031.940	422.287	3.002.294	1.054.006	1.331.307	4.739.287	36.556.805	61.937.555	2.530.277	1.123.432	306.686	81.391	222.702	0	204.711.746				
Hàng nội địa	1000 tấn	29.646.018	35.162.429	505.900	168.312	16.210.688	4.204.768	10.359.487	1.400.544	281.382	1.228.740	16.344.911	1.235.322	14.834.079	3.780.976	5.306.049	10.313.521	47.400.969	72.430.899	17.839.144	14.839.797	1.267.115	1.858.754	805.910	636.897	17.155	298.081.076			
Hàng quá cảnh	1000 tấn	0	0	0	0	0	348.728	630.130	0	0	0	0	0	0	0	0	931.741	43.665	0	0	0	0	0	0	0	0	1.954.264			
Chia ra																											0			
Container	1000 tấn	964.631	57.085.211	0	0	229.224	1.389.000	0	0	0	0	5.193.892	733.466	0	1.219.098	0	0	52.130.554	107.074.039	8.314.419	1.621.176	119.440	979.796	0	102.089	0	237.156.004			
1000 TEUs		87.793	4.961.700	0	0	18.688	78.111	0	0	0	0	437.494	149.068	0	125.358	0	0	6.299.229	6.573.155	723.627	135.098	7.610	26.473	0	11.211	0	19.634.615			
Xuất khẩu	1000 tấn	199.967	16.324.397	0	0	123.072	0	0	0	0	0	1.347.812	170.141	0	615.942	0	0	17.489.119	32.561.483	0	0	0	489.898	0	2.212	0	69.324.043			
1000 TEUs		22.708	1.835.266	0	0	5.990	0	0	0	0	0	152.248	38.762	0	62.217	0	0	2.029.601	2.375.085	0	0	0	0	0	79	0	6.521.956			
Nhập khẩu	1000 tấn	387.834	25.031.110	0	0	13.853	0	0	0	0	0	1.831.258	278.033	0	483.400	0	0	10.325.027	38.876.954	0	0	0	0	0	0	0	77.227.469			
1000 TEUs		33.975	2.009.071	0	0	1.547	0	0	0	0	0	143.163	3.008.851	0	42.609	0	0	24.316.408	35.365.602	8.314.419	1.621.176	119.440	489.898	0	99.877	0	90.604.528			
Nội địa	1000 tấn	376.830	51.729.704																											



Phụ lục 2
Thống kê sản lượng hàng hóa qua cảng TP.Hồ Chí Minh từ năm 2017-2019

Chỉ tiêu	Đơn vị tính	2017	2018	2019
I. Tàu thuyền	Lượt	124.508	115.712	113.636
Tổng GT	GT	257.247.201	273.177.659	298.668.917
Tổng DWT	DWT	392.141.160	414.174.513	450.383.890
a. Tàu Việt Nam	Lượt	112.328	103.223	101.161
Tổng GT	GT	51.867.145	56.406.227	65.905.918
Tổng DWT	DWT	130.032.784	138.280.263	151.272.812
Trong đó: Tàu Nội-XNK	Lượt	2.963	2.600	1.736
Tổng GT	GT	9.539.429	9.172.198	8.409.064
Tổng DWT	DWT	15.781.201	16.765.394	15.633.259
b. Tàu nước ngoài	Lượt	12.180	12.489	12.475
Tổng GT	GT	205.380.056	216.771.432	232.762.999
Tổng DWT	DWT	262.108.376	275.894.250	299.111.078
*Tàu nước ngoài vận tải nội địa	Lượt	698	559	570
II. Hàng hóa & hành khách				
a) Hàng thông qua cảng	Tấn	150.975.463	160.602.362	170.676.962
	Teu	5.956.810	6.313.417	6.592.905
Chia ra:	Tấn/XK	30.262.317	33.467.895	36.308.660
	Tấn/NK	47.240.174	54.615.704	61.929.908
	Tấn/ND	73.472.972	72.518.727	72.438.394
	Teu/XK	2.264.770	2.413.074	2.387.357
	Teu/NK	2.514.788	2.813.768	3.010.766
	Teu/ND	1.177.252	1.086.555	1.194.782
1. Hàng Container	Tấn	101.906.974	105.841.575	107.120.344
	Teu	5.956.810	6.313.417	6.586.957
Chia ra:	Tấn/XK	27.553.396	30.036.988	32.607.940
	Tấn/NK	31.958.944	36.464.357	38.869.307
	Tấn/ND	42.394.634	39.340.194	35.643.097
	Teu/XK	2.264.770	2.413.074	2.387.357
	Teu/NK	2.514.788	2.813.768	3.008.851
	Teu/ND	1.177.252	1.086.555	1.190.749
2. Hàng lỏng	Tấn	12.143.645	12.863.711	12.405.264
Chia ra:	Tấn/XK	79.077	256.643	109.600
	Tấn/NK	5.689.527	5.701.975	5.418.638
	Tấn/ND	6.375.041	6.905.093	6.877.026
3. Hàng khô	Tấn	36.924.844	41.897.076	51.151.354
Chia ra:	Tấn/XK	2.629.844	3.174.264	3.591.120
	Tấn/NK	9.591.703	12.449.372	17.641.963
	Tấn/ND	24.703.297	26.273.440	29.918.271
* Hàng quá cảnh trên tàu	Tấn	21.472.200	20.343.139	19.818.080
* Hàng quá cảnh xếp dỡ	Tấn		11.344	43.665
b) Hành khách qua cảng	Người	150.188	61.911	46.896

(Nguồn : Cảng vụ hàng hải TP.HCM)



Phụ lục 3

Thống kê hệ thống hạ tầng đường bộ chủ yếu kết nối cảng biển

Bến cảng	Địa bàn	Đường giao thông kết nối chính	Quy cách
Khu bến cảng Cát Lái (sông Đồng Nai)			
1. Bến cảng Tân cảng cát Lái	Quận 2	Mai Chí Thọ Đồng Văn Cống Nguyễn Thị Định Võ Chí Công Nguyễn Duy Trinh Vành đai 2 Đường dẫn cao tốc.	Dài 7.806m, rộng 48 m
2. Bến cảng xăng dầu Sài Gòn Petro			Dài 5.511m, rộng 23 m
3. Bến cảng xi măng Sao Mai			Dài 4.653, rộng 21 m
4. Bến cảng Cát Lái	Quận 9		Dài 6.901m, rộng 21 m
5. Bến cảng xi măng Hà Tiên 1			Dài 1.600m, rộng 7 m
6. Bến cảng Sài Gòn Shipyard (Bến cảng trang trí Nhà máy sửa chữa đóng tàu Sài Gòn)			Đã lưu thông 1 số đoạn, hoàn tất 50 km, rộng bình quân 35m (còn 14 km chưa khép kín)
7. Bến cảng Container Quốc tế SP- ITC			
Khu bến cảng trên sông Sài Gòn			
1. Bến cảng Sài Gòn	Quận 7	Huỳnh Tấn Phát Liên cảng A5 Nguyễn Văn Quy Bùi Văn Ba Lưu Trọng Lư	Dài 6.352 m, rộng 14 m Dài 2.357 m, rộng 16 m Dài 2.550 m, rộng 7-10 m Dài 2.500 m, rộng 6,5 m
2. Bến cảng Tân Thuận Đông			
3. Bến cảng nhà máy đóng, sửa chữa đóng tàu Ba Son			
4. Bến cảng Tân Cảng			
5. Bến cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT)			
6. Bến cảng ELF gas Sài Gòn			
7. Bến cảng Bến Nghé			
8. Bến cảng rau quả			
9. Bến cảng Bông Sen			
10. Bến cảng Biển Đông			
11. Bến cảng Tân Thuận 2			
12. Bến cảng công nghiệp tàu thủy Sài Gòn			
Khu bến cảng Nhà Bè (sông Nhà Bè)			
1. Bến cảng tổng kho xăng dầu Nhà Bè	Nhà Bè	Huỳnh Tấn Phát Gò Ô Môi Đào Trí Nguyễn Bình Nguyễn Lương Bằng	Dài 8.000 m, rộng 14 m
2. Bến cảng Dầu thực vật Nhà Bè (Navioil)			Dài 1.200 m, rộng 7 m
3. Bến cảng đóng tàu và công nghiệp hàng hải Sài Gòn			Dài 3.200 m, rộng 7 m Dài 3.400m, rộng 8 m Dài 2.352 m, rộng 24 m



Phụ lục 4:

Bảng tổng hợp số liệu tai nạn giao thông trên các tuyến đường kết nối cảng biển thành phố

Stt	Tên đường	Quận/ Huyện	Số liệu TNGT từ năm 2016 đến 2020														
			Số liệu TNGT năm 2016			Số liệu TNGT năm 2017			Số liệu TNGT năm 2018			Số liệu TNGT năm 2019			Số liệu TNGT năm 2020 (10 tháng)		
			Số vụ	Số người chết	Số người bị thương	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
Khu vực Cát Lái - Phú Hữu																	
1	Nguyễn Thị Định	2	3	3	0	4	4	0	5	4	2	9	7	0	5	4	2
2	Đông Văn Cống	2	2	1	1	6	6	2	0	0	0	2	2	0	2	2	2
3	Võ Chí Công	2+ 9	5	4	0	9	9	3	7	8	3	3	3	0	4	4	0
4	Nguyễn Duy Trinh	9	4	3	2	8	8	3	4	4	0	8	8	0	0	0	0
5	Mai Chí Thọ	2	12	9	4	16	11	6	9	8	1	9	6	0	2	1	0
Khu vực cảng Hiệp Phước																	
1	Huỳnh Tấn Phát	7	6	6	2	9	9	0	7	7	0	6	6	0	3	2	3
2	Nguyễn Tất Thành	4	5	5	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	4	2	2
3	Lưu Trọng Lư	7	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	3	1	0	0	0
4	Nguyễn Văn Linh	7	10	6	4	8	7	1	8	6	3	8	5	5	5	4	2
5	Nguyễn Thị Thập	7	2	1	3	6	6	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0
6	Nguyễn Hữu Thọ	Nhà Bè	2	3	0	4	4	0	2	2	0	1	1	0	4	4	0
TỔNG CỘNG			52	42	17	71	65	17	43	40	9	49	41	7	29	23	11



Phụ lục 5:

Danh mục các dự án trọng điểm kết nối hạ tầng giao thông khu vực cảng biển

STT	Dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Nhu cầu vốn (tỷ đồng)						Ghi chú
							Ngân sách Tp. HCM			Vốn khác (TW, PPP...)			
							Tiên quyết	Ưu tiên 1	Ưu tiên 2	Tiên quyết	Ưu tiên 1	Ưu tiên 2	
I. Khu vực cảng Cát Lái							31.346	5.972	0	27.057	941	0	
1	Cao tốc Tp. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây	140	4 làn xe	12,0	8 làn xe	Mở rộng theo quy hoạch				10.174			Bộ GTVT đầu tư
2	Vành đai 3: Đoạn Tân Vạn - Nhơn Trạch	75	Chưa xây dựng	34,3	06-08 làn xe	XD mới	3.103			8.058			Bộ GTVT đầu tư NSTP GPMB
3	Vành đai 2												
3.1	Đoạn từ Quốc lộ 1 - Đường Nguyễn Văn Linh	60	Chưa xây dựng	5,3	(08 ÷ 10) làn xe	XD mới	9.240						
3.2	Đoạn cầu Phú Hữu - Nút giao Bình Thái	67	Chưa xây dựng	3,6	(08 ÷ 10) làn xe	XD mới	9.047						
3.3	Nút giao Bình Thái - đường Phạm Văn Đồng	67	Chưa xây dựng	2,4	(08 ÷ 10) làn xe	XD mới	5.569						
3.4	Đoạn cầu Phú Mỹ - nút giao Mỹ Thủy	67	6 làn xe	2,3	Mở rộng lên: 8-10 làn xe	Nâng cấp, mở rộng		1.219					
3.5	Đoạn cầu Mỹ Thủy - Đường Nguyễn Duy Trinh	67	6 làn xe	2,0	Mở rộng lên: 8-10 làn xe	Nâng cấp, mở rộng		1.018					
3.6	Đoạn Nguyễn Duy Trinh - cầu Phú Hữu	67	6 làn xe	2,5	Mở rộng lên: 8-10 làn xe	Nâng cấp, mở rộng		1.272					

STT	Dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Nhu cầu vốn (tỷ đồng)						Ghi chú	
							Ngân sách Tp. HCM			Vốn khác (TW, PPP...)				
							Tiên quyết	Ưu tiên 1	Ưu tiên 2	Tiên quyết	Ưu tiên 1	Ưu tiên 2		
4	Mở rộng đường Nguyễn Thị Định từ Nút giao Mỹ Thủy đến phà Cát Lái	60	6 làn xe	2,0	Mở rộng lên: 8-10 làn xe	Nâng cấp, mở rộng quy mô 60m theo quy hoạch	1.145							
5	Đường Nguyễn Duy Trinh (Đoạn từ đường Vành đai 2 đến KCN Phú Hữu)	30	2 làn xe	1,6	30,00	Nâng cấp, mở rộng đủ lộ giới	832							Đang lập DADT
6	Mở rộng đường Đồng Văn Cống (đoạn từ cầu Giồng Ông Tố đến cầu Mỹ Thủy)	60	6 làn xe	2,8	Mở rộng lên 8 làn xe	Nâng cấp, mở rộng	37							Đang thi công
7	Xây dựng đường song hành cao tốc TPHCM-LT-GD	20	Chưa xây dựng	4,5	2 làn xe ô tô và 02 làn xe hồ hợp	Xây dựng mới 2 đường song hành 2 bên		1.869						Đang lập BCNCKT
8	Xây dựng cầu Cát Lái		6 làn xe	4,8	Xây dựng mới	06 làn xe				8.825				
9	Xây dựng nút giao An Phú	3 tầng	Nút giao đồng mức	0,8	Giai đoạn 1	Xây dựng hầm chui cho xe từ Long Thành về hầm Thủ Thiêm	1.001							
10	Nút giao Mỹ Thủy hoàn chỉnh	3 tầng	Nút giao khác mức		Nút giao khác mức liên thông 03 tầng	Xây dựng hoàn thiện nút giao theo quy hoạch	1.372						Đã thi công xong giai đoạn 1	
11	Xây dựng đường D7 (từ đường Nguyễn Thị Tư đến đường Võ Chí Công), Quận 9	30	Chưa xây dựng		Chiều dài 1,55km; chiều rộng 30m	Xây dựng mới		594						

STT	Dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Nhu cầu vốn (tỷ đồng)						Ghi chú
							Ngân sách Tp. HCM			Vốn khác (TW, PPP...)			
							Tiên quyết	Ưu tiên 1	Ưu tiên 2	Tiên quyết	Ưu tiên 1	Ưu tiên 2	
12	Đường Liên cảng Cát Lái – Phú Hữu	30	Chưa xây dựng		30,00	Xây dựng mới					941,0		
II. Khu vực cảng Hiệp Phước - Nhà Bè							17.420	2.308		0			
1	Trục đường Bắc - Nam: Nguyễn Văn Linh - Cầu Bà Chiêm	60	4 làn xe	7,5	Mở rộng từ 04 lên (8-10) làn xe	Mở rộng	7.013						
2	Trục đường Bắc - Nam: Cầu Bà Chiêm - KCN Hiệp Phước	60	4 làn xe	6,7	Mở rộng từ 04 lên (8-10) làn xe	Mở rộng	5.107						
3	Cầu Thủ Thiêm 4		Chưa xây dựng	2,2	06 làn xe	Xây dựng mới	5.300						
4	Cầu Phú Xuân 2B		02 làn xe	0,5	32m	Xây dựng mới		944,0					
5	Nút giao Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Hữu Thọ		Nút giao đồng mức		Đầu tư nút giao hoàn chỉnh theo quy hoạch.	Xây dựng hoàn thiện nút giao theo quy hoạch		1.364,0					Đang thi công 2 hầm chui, kinh phí GĐ hoàn chỉnh
TỔNG CỘNG				97			48.766	8.280	0	27.057	941	0	



Phụ lục 6
Danh mục các dự án kết nối cảng biển hoàn thành giai đoạn 2016 – 2020

Số TT	Tên dự án	Địa điểm	Quy mô	Chủ đầu tư	Tổng mức (tỷ đồng)	Nhu cầu vốn (2016 - 2020) (tỷ đồng)	Khởi công- Hoàn thành	Tình hình thực hiện
TỔNG CỘNG					9.245	7.085		
KHU VỰC CẢNG CÁT LÁI					7.633	5.473		
1	Xây dựng nút giao thông Mỹ Thủy (giai đoạn 1)	Quận 2	Cầu vượt nút giao: Dài 316,3m, rộng 17m; Hầm rẽ trái từ Vành đai 2 đi Cát Lái: Dài 405m, rộng 9m; Hầm chui dưới đường Nguyễn Thị Định: Dài 85m; rộng 7m; cầu Kỳ Hà 3: Dài 74m, rộng 17m.	Ban QLDA ĐTXD các CTGT	1.998	838	2016-2021	Đã hoàn thành hạng mục cầu vượt, hầm chui rẽ trái, cầu Kỳ Hà 3
2	Sửa chữa, nâng cấp mở rộng đường số 1	Quận Thủ Đức	Dài 576,9m, rộng 26m;	Ban QLDA ĐTXD các CTGT	35	35	2016-2017	Đã hoàn thành
3	Cải tạo, nâng cấp, hoàn thiện mặt đường tuyến vành đai phía Đông (từ nút giao thông Mỹ Thủy đến cầu Rạch Chiếc)	Quận 2, Quận 9	Dài 5,4km, mở rộng mặt đường quy mô 02 làn xe ô tô và 01 làn xe 02 bánh	Ban QLDA ĐTXD các CTGT	250	250	2016-2018	Đã hoàn thành
4	Nâng cấp, mở rộng đường Lê Văn Việt (đoạn từ Lã Xuân Oai đến ngã ba Mỹ Thành)	Quận 9	Dài 4,6km, rộng 30m	Ban QLDA ĐTXD khu vực quận 9	366	366	2013-2018	Đã hoàn thành
5	Nâng cấp, mở rộng đường Trường Thọ	Quận Thủ Đức	Dài 2,02km, rộng 20m	Ban QLDA ĐTXD khu vực quận Thủ Đức	406	406	2015-2018	Đã hoàn thành
6	Xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu	Quận 9	Dài 1,4km, rộng 10,5m	Công ty CP Xi Măng Hà Tiên	461	461	2015-2020	Đã hoàn thành

7	Mở rộng Xa lộ Hà Nội và Quốc lộ 1 (đoạn từ ngã ba trạm 2 đến nút giao Tân Vạn)	Quận 9, Thủ Đức	- Từ cầu Sài Gòn đến Nút giao Bình Thái: dài 6km; rộng 153,5m. - Từ Nút giao Bình Thái đến Nút giao Trạm 2 cũ: dài 9,7km; rộng 113,5m.	Công ty CP đầu tư hạ tầng kỹ thuật thành phố	3.822	2.822	2008-2021	Đã hoàn thành phần đường chính và nút giao thông trước cổng chính Đại học Quốc Gia. Đang thi công hoàn thiện đường song hành và đoạn QL1
8	Xây dựng cầu Bà Cua – Nhánh phải trên đường Vành đai phía Đông	Quận 2	Dài 326,82m, rộng 19,25m.	Ban QLDA ĐTXD các CTGT	296	296	2016-2019	Đã hoàn thành
KHU VỰC CẢNG HIỆP PHƯỚC					1.611	1.611		
1	Nâng cấp mặt đường, xây dựng vỉa hè và hệ thống thoát nước tuyến đường nối từ nút giao thông cầu Bà Chiêm đến Khu công nghiệp Hiệp Phước, giai đoạn 1	Huyện Nhà Bè	- Dài 2,2 km. - Rộng: 25,5m - Cầu trên tuyến: cầu Sa Sạp dài 60m.	Ban QLDA ĐTXD các CTGT	238	238	2016-2018	Đã hoàn thành
2	Xây dựng tuyến đường nối từ nút giao thông cầu Bà Chiêm đến Khu công nghiệp Hiệp Phước (giai đoạn 2)	Huyện Nhà Bè	Dài 2,2km, rộng 20m	Ban QLDA ĐTXD các CTGT	412	412	2014-2019	Đã hoàn thành
3	Nâng cấp đường Huỳnh Tấn Phát (đoạn từ Trần Xuân Soạn đến cầu Phú Xuân)	Quận 7	Dài 6,5km, rộng 14m	Ban QLDA ĐTXD các CTGT	499	499	2018-2019	Đã hoàn thành

4	Xây dựng đường D3 kết nối vào cảng Sài Gòn - Hiệp Phước	Huyện Nhà Bè	Dài 3,4km, rộng 35m. Xây dựng mới 02 cầu	Công ty TNHH đầu tư phát triển đô thị Ngọc Viễn Đông	293	293	2016-2018	Đã hoàn thành
5	Xây dựng cầu Mương Lớn 1, Rạch Rộ 1 - Khu công nghiệp Hiệp Phước (Giai đoạn 2)	Huyện Nhà Bè	ML dài 420m; RR dài 389,5m; giai đoạn 1 quy mô 4 làn xe.	Công ty Cổ phần Khu công nghiệp Hiệp Phước	169	169	2015-2017	Đã hoàn thành



**I. Nhập khẩu**

STT	Tên	Sử dụng
1	Nhập kinh doanh tiêu dùng (hàng hóa làm thủ tục tại Chi cục hải quan cửa khẩu)	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp nhập khẩu hàng hóa để tiêu dùng, hàng kinh doanh thương mại đơn thuần theo quy định tại Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về Danh mục hàng hóa phải làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập; hàng hóa là nguyên liệu đầu vào cho hoạt động sản xuất hoặc hàng nhập khẩu đầu tư miễn thuế, đầu tư nộp thuế do doanh nghiệp lựa chọn làm thủ tục tại cửa khẩu nhập;
2	Nhập kinh doanh sản xuất (hàng hóa làm thủ tục tại Chi cục Hải quan khác Chi cục Hải quan cửa khẩu)	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp nhập khẩu hàng hóa để tiêu dùng, hàng kinh doanh thương mại đơn thuần; nhập kinh doanh nguyên liệu đầu vào cho hoạt động sản xuất (trừ GC, SXXK, DNCX và doanh nghiệp trong khu phi thuế quan); hàng nhập khẩu đầu tư miễn thuế, đầu tư nộp thuế làm thủ tục tại Chi cục Hải quan khác Chi cục Hải quan cửa khẩu nhập; doanh nghiệp nội địa nhập kinh doanh hàng hóa từ khu phi thuế quan, DNCX hoặc nhập kinh doanh tại chỗ.
3	Nhập khẩu hàng xuất khẩu bị trả lại	Sử dụng trong trường hợp hàng xuất khẩu bị trả lại gồm trả lại để sửa chữa, tái chế, tiêu thụ nội địa, tiêu hủy hoặc tái xuất sang nước thứ ba của các loại hình xuất kinh doanh, xuất sản phẩm gia công, xuất sản phẩm sản xuất xuất khẩu, xuất sản phẩm của DNCX.
4	Nhập kinh doanh của doanh nghiệp đầu tư nước ngoài	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (bao gồm DNCX) thực hiện nhập khẩu hàng hóa theo quyền nhập khẩu để bán trực tiếp tại Việt Nam (không qua sản xuất).
5	Nhập nguyên liệu của DNCX từ nước ngoài	Sử dụng trong trường hợp nhập nguyên liệu, vật tư từ nước ngoài để sản xuất, gia công hàng xuất khẩu của DNCX.
6	Nhập tạo tài sản cố định của DNCX	Sử dụng trong trường hợp nhập khẩu tạo tài sản cố định của DNCX (bao gồm cả nhập từ nước ngoài, từ nội địa hoặc từ DNCX khác).
7	Nhập nguyên liệu để gia công cho thương nhân nước ngoài	Sử dụng trong trường hợp nhập khẩu nguyên liệu để gia công cho thương nhân nước ngoài. Nguyên liệu thực hiện hợp đồng gia công có thể nhập theo chỉ định của thương nhân nước ngoài hoặc tự cung ứng từ nguồn nhập khẩu; sử dụng cả trong trường hợp doanh nghiệp nội địa nhận gia công cho DNCX.
8	Nhập nguyên liệu sản xuất xuất khẩu	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp nhập khẩu nguyên liệu, vật tư để sản xuất hàng xuất khẩu. Nguyên liệu, vật tư có thể nhập khẩu từ khu phi thuế quan, DNCX hoặc nhập tại chỗ theo chỉ định của thương nhân nước ngoài
9	Nhập nguyên liệu vào kho bảo thuế	Sử dụng trong trường hợp nhập nguyên liệu, vật tư đưa vào kho bảo thuế để sản xuất hàng xuất khẩu.

10	Nhập sản phẩm thuê gia công ở nước ngoài	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp Việt Nam nhập lại sản phẩm sau khi đưa nguyên liệu, vật tư thuê nước ngoài gia công (bao gồm trường hợp doanh nghiệp nội địa nhận lại sản phẩm thuê DNCX gia công)
11	Tạm nhập hàng kinh doanh tạm nhập tái xuất	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp nhập khẩu hàng hóa theo loại hình kinh doanh tạm nhập tái xuất
12	Tạm nhập máy móc, thiết bị phục vụ dự án có thời hạn	Sử dụng trong trường hợp: - Doanh nghiệp thuê mượn máy móc, thiết bị, phương tiện thi công, khuôn mẫu từ nước ngoài hoặc từ các khu phi thuế quan đưa vào Việt Nam để sản xuất, thi công công trình, thực hiện dự án, thử nghiệm; - Tạm nhập tái xuất để bảo hành, sửa chữa; - Tạm nhập tàu biển, máy bay nước ngoài để sửa chữa, bảo dưỡng tại Việt Nam.
13	Tạm nhập miễn thuế	Sử dụng trong trường hợp: - Nhập khẩu máy móc thiết bị do bên thuê gia công cung cấp phục vụ hợp đồng gia công; máy móc từ hợp đồng khác chuyển sang; - Tạm nhập hàng hóa miễn thuế gồm: hàng tham dự hội trợ, triển lãm, giới thiệu sản phẩm; máy móc dụng cụ nghề nghiệp phục vụ hội nghị, hội thảo, nghiên cứu khoa học và phát triển sản phẩm, thi đấu thể thao, biểu diễn văn hóa, biểu diễn văn nghệ, khám chữa bệnh.
14	Tạm nhập khác	Sử dụng trong các trường hợp tạm nhập kê, giá, thùng, lọ ... theo phương tiện chứa hàng hóa theo phương thức quay vòng.
15	Tái nhập hàng đã tạm xuất	Sử dụng trong trường hợp nhập khẩu hàng hóa đã tạm xuất (xuất theo chế độ tạm) bao gồm trường hợp hàng hóa đã tạm xuất của những cá nhân được nhà nước Việt Nam cho miễn thuế; trường hợp hàng hóa đã tạm xuất là dụng cụ, nghề nghiệp, phương tiện làm việc tạm xuất có thời hạn của cơ quan, tổ chức, của người xuất cảnh; trường hợp hàng hóa đã tạm xuất phương tiện chứa hàng hóa theo phương thức quay vòng khác (kê, giá, thùng, lọ...)
16	Hàng gửi kho ngoại quan	Sử dụng trong trường hợp hàng hóa từ nước ngoài gửi kho ngoại quan
17	Hàng đưa vào khu phi thuế quan thuộc khu kinh tế cửa khẩu	Sử dụng trong trường hợp nhập khẩu hàng hóa từ nước ngoài
18	Hàng nhập khẩu khác	Bao gồm hàng hóa là quà biếu, quà tặng của tổ chức, cá nhân ở Việt Nam gửi cho tổ chức, cá nhân ở nước ngoài; hàng hóa của cơ quan đại diện ngoại giao, tổ chức quốc tế tại Việt Nam và những người làm việc tại các cơ quan, tổ chức này; hàng hóa viện trợ nhân đạo, viện trợ không hoàn lại; hàng hóa là hàng mẫu không thanh toán; hàng hóa là hành lý cá nhân của người nhập cảnh gửi theo vận đơn, hàng hóa mang theo người nhập

		cảnh vượt tiêu chuẩn miễn thuế (bao gồm hàng hóa mua bán, trao đổi của cư dân biên giới vượt định mức miễn thuế).
19	Vận chuyển độc lập đi nơi khác	

II. Xuất khẩu

STT	Tên	Hướng dẫn sử dụng
1	Xuất kinh doanh	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp xuất khẩu hàng hóa kinh doanh thương mại đơn thuần ra nước ngoài hoặc xuất khẩu vào khu phi thuế quan, DNCX theo hợp đồng mua bán và trường hợp thực hiện quyền kinh doanh xuất khẩu của doanh nghiệp đầu tư nước ngoài (bao gồm cả quyền kinh doanh của DNCX).
2	Xuất sau khi đã tạm xuất	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp đã tạm xuất hàng hóa nay quyết định bán, tặng... hàng hóa này ở nước ngoài (không tái nhập về Việt Nam).
3	Xuất khẩu hàng đã nhập khẩu	Sử dụng trong trường hợp: - Hàng nhập khẩu của các loại hình phải trả lại (gồm tái xuất để trả lại cho khách hàng nước ngoài; tái xuất sang nước thứ ba hoặc xuất vào khu phi thuế quan); - Hàng hóa là nguyên phụ liệu dư thừa của hợp đồng gia công xuất trả bên đặt gia công ở nước ngoài; - Hàng hóa là máy móc, thiết bị của doanh nghiệp chế xuất, máy móc, thiết bị được miễn thuế thanh lý theo hình thức bán ra nước ngoài.
4	Xuất khẩu sản phẩm của DNCX (ra nước ngoài)	Sử dụng trong trường hợp xuất khẩu sản phẩm của DNCX bao gồm cả trường hợp xuất ra nước ngoài và xuất vào nội địa.
5	Xuất sản phẩm gia công cho thương nhân nước ngoài	Sử dụng trong trường hợp xuất sản phẩm cho đối tác thuê gia công ở nước ngoài. Bao gồm cả trường hợp xuất sản phẩm tự cung ứng nguyên liệu và trường hợp doanh nghiệp nội địa xuất trả sản phẩm gia công cho DNCX, doanh nghiệp trong khu phi thuế quan.
6	Xuất sản phẩm sản xuất xuất khẩu	Sử dụng trong trường hợp: Xuất sản phẩm được sản xuất từ nguyên liệu nhập khẩu (bao gồm trường hợp xuất cho thương nhân nước ngoài và được chỉ định giao hàng tại Việt Nam, xuất sản phẩm sản xuất từ nguyên liệu gửi kho bảo thuế).
7	Xuất nguyên liệu, vật tư thuê gia công ở nước ngoài	Sử dụng trong trường hợp doanh nghiệp Việt Nam xuất nguyên liệu, vật tư thuê nước ngoài gia công. Trường hợp xuất khẩu máy móc thiết bị theo dõi bằng chế độ tạm G61.
8	Tái xuất hàng kinh doanh tạm nhập tái xuất	Sử dụng trong trường hợp khi tái xuất hàng kinh doanh TNTX đã tạm nhập theo mã G11 (bao gồm hoán đổi xăng dầu tái xuất).
9	Tái xuất máy móc, thiết bị phục vụ dự án có thời hạn	Sử dụng trong trường hợp hàng hóa là máy móc, thiết bị đã tạm nhập theo mã G12, khi hết thời hạn thuê, kết thúc dự án phải tái xuất.

4. Bến Cảng đóng tàu An Phú		Nguyễn Thị Thập	Dài 2.742 m, rộng 14 m
5. Bến cảng PVOIL Nhà Bè			
6. Bến cảng X51			
7. Bến cảng Lâm Tài Chánh (Lataca)			
8. Bến cảng kho xăng dầu VK102			
9. Bến cảng thương mại vận tải xăng dầu Minh Tấn			
10. Bến cảng trường kỹ thuật nghiệp vụ Hàng Giang II			
11. Bến cảng xăng dầu Thanh Lễ			
Khu bến cảng Hiệp Phước (sông Soài Rạp)			
1. Bến cảng điện Hiệp Phước	Nhà Bè	Nguyễn Hữu Thọ Nguyễn Bình Phan Văn Bảy	Dài 13.724 m, rộng 14 m Dài 3.400m, rộng 8 m Dài 1.738 m, rộng 14 m
2. Bến cảng xi măng Chinfon Hải Phòng			
3. Bến cảng xi măng Holcim Hiệp Phước			
4. Bến cảng xi măng Nghi Sơn			
5. Bến cảng xi măng Fico			
6. Bến cảng xi măng Thăng Long			
7. Bến cảng chuyên dùng Calofic			
8. Bến cảng container Trung tâm Sài Gòn (SPCT)			
9. Bến cảng Sài Gòn Hiệp Phước			
10. Bến cảng tân cảng Hiệp Phước			
11. Bến cảng Vĩnh Tường			
12. Bến cảng nhà máy xi măng Hạ Long			

10	Tạm xuất hàng hóa	Sử dụng trong trường hợp tạm xuất hàng hóa ra nước ngoài, vào khu PTQ, từ khu PTQ ra nước ngoài theo chế độ tạm. Bao gồm cả các trường hợp hàng hóa tạm xuất của những cá nhân được nhà nước Việt Nam cho miễn thuế; trường hợp hàng hóa đã tạm xuất là dụng cụ, nghề nghiệp, phương tiện làm việc tạm xuất có thời hạn của cơ quan, tổ chức, của người xuất cảnh; trường hợp hàng hóa đã tạm xuất phương tiện chứa hàng hóa theo phương thức quay vòng khác (kệ, giá, thùng, lọ...).
11	Hàng đưa ra khu phi thuế quan	Sử dụng trong trường hợp hàng hóa xuất khẩu từ khu phi thuế quan thuộc khu kinh tế cửa khẩu ra nước ngoài hoặc vào thị trường nội địa.
12	Xuất khẩu hàng khác	Hàng hóa là quà biếu, quà tặng của tổ chức, cá nhân ở Việt Nam gửi cho tổ chức, cá nhân ở nước ngoài; hàng hóa của cơ quan đại diện ngoại giao, tổ chức quốc tế tại Việt Nam và những người làm việc tại các cơ quan, tổ chức này; hàng hóa viện trợ nhân đạo, viện trợ không hoàn lại; hàng hóa là hàng mẫu không thanh toán; hàng hóa là hành lý cá nhân của người xuất cảnh gửi theo vận đơn, hàng hóa mang theo người xuất cảnh vượt tiêu chuẩn miễn thuế; hàng hóa mua bán, trao đổi của cư dân biên giới vượt định mức miễn thuế.
13	Vận chuyển độc lập nơi khác đến	

Phụ lục 8:**Đánh giá chi phí vận tải đối với chủ hàng container sau khi thu phí****Mức thu phí sử dụng cơ sở hạ tầng cảng biển:**

Container 40ft 280.000 đồng/cont

Container 20ft 250.000 đồng/cont

Đơn vị: VNĐ/container

Hạng mục		Container 20'	Container 40'
Chi phí thanh toán cho Hãng tàu:	Phí xếp dỡ (THC)	2.620.000	4.050.000
	Phí chứng từ (Doc)	850.000	850.000
	Phí khóa chì (Seal)	210.000	210.000
	Phí vệ sinh container hàng nhập hoặc phí VGM hàng xuất	300.000	300.000
Chi phí nâng hạ container	Phí nâng/hạ container hàng tại cảng	300.000	500.000
	Phí nâng/hạ container rỗng tại bãi	400.000	600.000
Phí chuyển container kho - cảng	Cước vận chuyển đường bộ	2.000.000	2.500.000
Tổng chi phí vận tải		6.680.000	9.010.000
Phí sử dụng hạ tầng cảng biển		250.000	500.000
Tổng chi phí		6.930.000	9.510.000
Tỷ lệ phí sử dụng hạ tầng cảng biển trên tổng chi phí		3,61%	5,25%

Đơn vị: VNĐ/container

Ghi chú:

- Các chi phí được làm tròn, dựa trên bảng giá của các Hãng tàu, doanh nghiệp kinh doanh cảng
- Lấy biểu giá tại cảng Cát Lái và của hãng tàu CMA làm số liệu để thống kê đại diện.
- Tùy thuộc từng hãng tàu và thời điểm, các hãng tàu có thể thu thêm các phụ phí khác bổ sung.



Số: /2020/NQ-HĐND

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày tháng 12 năm 2020

NGHỊ QUYẾT

Về việc ban hành mức 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.

HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH
KHÓA IX, KỲ HỌP THỨ BẢY (KỲ HỌP BẤT THƯỜNG)
(Từ ngày đến ngày tháng 12 năm 2020)

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;
Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Phí và Lệ phí ngày 25 tháng 11 năm 2015;

Căn cứ Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23 tháng 8 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Phí và lệ phí;

Căn cứ Thông tư số 250/2016/TT-BTC ngày 11 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn về phí và lệ phí thuộc thẩm quyền quyết định của Hội đồng nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;

Xét Tờ trình số /TTr-UBND ngày tháng 12 năm 2020 của Ủy ban nhân dân thành phố đề án 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; Báo cáo thẩm tra số /BC-HĐND ngày tháng 12 năm 2020 của Ban Kinh tế - Ngân sách Hội đồng nhân dân thành phố và ý kiến thảo luận của đại biểu Hội đồng nhân dân thành phố tại kỳ họp thứ bảy (kỳ họp bất thường).

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Chấp thuận ban hành mức 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, cụ thể:

1. Đối tượng và phạm vi áp dụng:

a) Đối tượng nộp phí:

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hóa nhập khẩu, xuất khẩu qua các cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh



- Tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hóa tạm nhập-tái xuất, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng thành phố Hồ Chí Minh.

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hóa gửi kho ngoại quan mở tờ khai tại Hải quan ngoài cửa khẩu tại các tỉnh, thành phố khác nhưng làm thủ tục chuyển cửa khẩu và thực hiện niêm phong hải quan tại các Chi cục Hải quan cửa khẩu thuộc Cục Hải quan thành phố Hồ Chí Minh.

b) Phạm vi áp dụng: Cửa khẩu cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh

2. Mức thu phí:

Số TT	Hàng hóa	Đơn vị tính	Mức phí đề xuất cho TP.HCM
1	Hàng tạm nhập tái xuất, gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu		
	Container 20ft hàng khô	đồng/cont	2.200.000
	Container 40ft hàng khô	đồng/cont	4.400.000
	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container	đồng/tấn	50.000
2	Hàng hóa xuất nhập khẩu		
2.1	Hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu mở tờ khai ngoài TP.HCM		
	Container 20ft hàng khô	đồng/cont	2.200.000
	Container 40ft hàng khô	đồng/cont	4.400.000
	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container	đồng/tấn	50.000
2.2	Hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu mở tờ khai tại TP.HCM		
	Container 20ft	đồng/cont	250.000
	Container 40ft	đồng/cont	500.000
	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container	đồng/tấn	16.000

3.Trường hợp miễn thu phí:

Miễn thu phí đối với hàng hóa nhập khẩu phục vụ trực tiếp cho an ninh, quốc phòng; hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu để phục vụ đảm bảo an sinh xã hội, khắc phục hậu quả thiên tai, thảm họa, dịch bệnh

4. Quản lý phí và sử dụng nguồn thu:

a) Đơn vị được giao nhiệm vụ thu phí:

- Giao Cảng vụ đường thủy nội địa - đơn vị sự nghiệp trực thuộc Sở Giao thông vận tải tổ chức quản lý và thu phí

- Giao Cục Hải Quan thành phố, các đơn vị kinh doanh cảng phối hợp hỗ trợ kiểm tra, giám sát việc nộp phí

b) Hình thức thanh toán: Không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống 24/7 của Hải quan thành phố

c) Sử dụng nguồn thu:

- Về tỷ lệ trích để lại số thu phục vụ cho công tác thu phí : Tỷ lệ trích để lại tối đa 5%, giao Ủy ban nhân dân thành phố quyết định tỷ lệ cụ thể cho từng đơn vị có liên quan. Việc quản lý, sử dụng tiền phí được trích để lại phục vụ công tác thu phí bảo đảm đúng quy định của Luật phí và lệ phí và các văn bản hướng dẫn có liên quan.

- Về số thu nộp vào ngân sách thành phố

Toàn bộ số thu phí kết cấu hạ tầng sau khi trừ chi phí phục vụ công tác thu phí được nộp vào ngân sách Thành phố để quản lý và bố trí sử dụng có mục tiêu cho đầu tư và bảo trì kết cấu hạ tầng cảng biển.

d) Đăng ký, kê khai, thu, nộp, quyết toán phí:

Thực hiện theo quy định tại Điều 3, Chương II Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23 tháng 8 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật phí và lệ phí và quy định của các văn bản liên quan.

đ) Công khai chế độ thu phí:

Thực hiện niêm yết công khai tại địa điểm thu và công khai trên trang thông tin điện tử của các đơn vị được giao nhiệm vụ thu phí về tên phí, mức thu, phương thức thu và các văn bản quy định thu phí.

5. Thời gian thu phí

a) Giai đoạn 1: Từ 01 tháng 05 năm 2020 đến hết ngày 31 tháng 5 năm 2021 tổ chức thu phí tại Cảng Cát Lái. Trong thời gian này sẽ đánh giá, rút kinh nghiệm và hoàn thiện công tác thu phí tại cảng Cát Lái để triển khai cho các cảng còn lại trên địa bàn thành phố

b) Giai đoạn 2 : Từ 01 tháng 06 năm 2021 tổ chức thu phí cho toàn bộ các cảng trên địa bàn thành phố

Điều 2. Giao Ủy ban nhân dân thành phố:

1. Triển khai và tổ chức thực hiện Nghị quyết này, đảm bảo công khai, minh bạch và kịp thời.

5. Trong quá trình thực hiện, có vấn đề gì phát sinh cần điều chỉnh, Ủy ban nhân dân thành phố báo cáo Hội đồng nhân dân thành phố quyết định.



Điều 3. Thường trực Hội đồng nhân dân thành phố, các Ban, các Tổ đại biểu và đại biểu Hội đồng nhân dân thành phố giám sát chặt chẽ quá trình tổ chức triển khai thực hiện Nghị quyết này.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân thành phố Hồ Chí Minh khóa IX, Kỳ họp thứ bảy thông qua ngày tháng 12 năm 2020 và có hiệu lực thi hành từ ngày tháng năm 2021./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tài chính; Tổng Cục thuế;
- Cục Kiểm tra văn bản - Bộ Tư pháp;
- Ban Công tác đại biểu Quốc hội;
- Thường trực Thành ủy;
- Thường trực HĐND thành phố;
- UBND thành phố: Chủ tịch, các Phó Chủ tịch;
- Ban Thường trực Ủy ban MTTQVN thành phố;
- Đoàn Đại biểu Quốc hội thành phố;
- Đại biểu Hội đồng nhân dân thành phố;
- Văn phòng Thành ủy;
- Văn phòng UBND thành phố;
- Thủ trưởng các sở, ban, ngành thành phố;
- Chủ tịch HĐND, UBND, UBMTTQ các quận;
- Trung tâm Công báo thành phố;
- Văn phòng HĐND thành phố: CVP, PVP, TP;
- Lưu: VT, (P.TH-Tú)

CHỦ TỊCH

Nguyễn Thị Lệ

