

**HIỆP HỘI CHẾ BIẾN VÀ XUẤT KHẨU
THỦY SẢN VIỆT NAM**



Số: 06 /2020/CV-VASEP

*V/v các vướng mắc, bất cập liên quan đến cắt
giảm chi phí cho DN trong lĩnh vực GTVT*

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

-----oOo-----

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 07 tháng 11 năm 2020

Kính gửi: Bộ Giao thông Vận tải

Liên quan đến kết quả triển khai Nghị quyết 139/NQ-CP ngày 9/11/2018 của Chính phủ về cắt giảm chi phí cho DN cũng như Nghị quyết số 02 của Chính phủ về cải thiện môi trường kinh doanh, Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP) đã lấy ý kiến góp ý từ các doanh nghiệp Hội viên và tổng hợp các vướng mắc, bất cập làm gia tăng chi phí cho doanh nghiệp thủy sản trong đó có các vướng mắc, bất cập trong lĩnh vực quản lý chuyên ngành của Quý Bộ.

Hiệp hội xin gửi ý kiến tổng hợp về các vướng mắc, bất cập trong lĩnh vực nói trên tới Quý Bộ (chi tiết xin xem Phụ lục gắn kèm) và kính đề nghị Quý Bộ quan tâm, chỉ đạo để sớm xem xét, giải quyết các vướng mắc, bất cập, nhằm dỡ bỏ các gánh nặng về chi phí (thời gian, tiền bạc) cũng như ách tắc trong thủ tục hành chính cho cộng đồng DN, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh cho các DN XK thủy sản của Việt Nam và vị thế của thủy sản Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Trân trọng cảm ơn và kính chào./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục KSTTHC (VPCP);
- VCCI;
- Chủ tịch HH và các PCT HH;
- VPĐD HH tại Hà Nội;
- Lưu VP HH.

TUQU. CHỦ TỊCH HIỆP HỘI CHẾ BIẾN VÀ
XUẤT KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM

TỔNG THƯ KÝ HIỆP HỘI



Trương Đình Hòa

PHỤ LỤC

BÁO CÁO VỀ VƯỚNG MẮC TRONG TĂNG PHÍ CỦA CÁC HÃNG TÀU VÀ CÁC PHỤ PHÍ CỦA CẢNG

(kèm theo Công văn số 06 /2020/CV-VASEP ngày 07/01/2020 của Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam)

-----oOo-----

Theo phản ánh từ các DN, chi phí trung bình DN phải trả cho hãng tàu/đại lý hãng tàu tính cho 1 container nhập xuất như sau:

Hàng nhập container 40' lạnh	Từ	Đến	Hàng xuất container 20' khô	Từ	Đến
DO fee (Phí lệnh giao hàng)	935,000	1,155,000	Bill fee (phí chứng từ)	800,000	1,200,000
THC fee (Phụ phí xếp dỡ tại cảng) (*)	5,287,700	5,937,228	THC fee (Phụ phí xếp dỡ tại cảng) (*)	2,400,000	2,900,000
Cleaning fee (Phí vệ sinh container)	396,000	791,500	Seal fee (phí seal) (*)	180,000	279,000
Handling fee (phí đại lý nếu có)	396,000	791,500	Surrender B/L (phí làm điện giao hàng)	350,000	750,000
Phí CIC (phí mất cân bằng container tùy theo hãng tàu có hay không có phí này)	1,250,000	1,460,000	AMS (phí khai Hải quan tự động nước NK (áp dụng cho tuyến Mỹ, Canada, Trung Quốc)	700,000	820,000
Storage Fee (Phí lưu container tại bãi của cảng)	Trung bình 150,000/ ngày (tính từ ngày thứ 4)		ENS Phí khai Manifest tại cảng đến (áp dụng cho các lô hàng đi EU)	700,000	820,000
DEM (Demurrage- Phí lưu container tại bãi của hãng tàu nếu có phát sinh)	TB 1,500,000/ ngày (tính từ ngày thứ 5) TB 2,700,000/ngày (tính từ ngày thứ 6 trở đi)		VGM - Phí khai trọng lượng	225,000	325,000
Lưu ý:			LSS- Phụ phí giảm thái lưu huỳnh (mới phát sinh tháng 11/2019)	850,500	1,701,000

Lưu ý:

- Những phí có dấu (*) sẽ tăng ít nhất 5% từ 1/1/2020
- Đối với container xuất lạnh: chi phí còn cao hơn nữa

Chi phí Doanh nghiệp phải trả cho CẢNG tính cho 1 container nhập xuất như sau:

Đơn vị tính : VND

Đơn vị tính : VND

Hàng nhập container 40' lạnh	Từ	Đến
Lift on (Phí nâng container hàng nhập)	610,000	820,000
Lift off (Phí hạ container rỗng hàng nhập)	690,000	760,000

Hàng xuất container 20' khô	Từ	Đến
Lift on (Phí nâng container rỗng)	390,000	450,000
Lift off (Phí hạ container hàng xuất)	320,000	390,000

Phụ phí chuyển cảng từ Cái Mép về Cát Lái, phát sinh từ 1/7/2018 (**)	300,000
Electricity plugging charge (Phí chạy điện cont lạnh)	60,000đ/giờ
Phí sử dụng dịch vụ vận chuyển 24H khi có nhu cầu cần chuyển cont gấp từ Cái Mép về Cát Lái (**)	1,155,000

Lưu ý:

1. Những phí có dấu (**) phát sinh do sự điều tiết lượng hàng về các cảng biển dẫn đến phát sinh chi phí DN phải trả.
2. Đối với container xuất lạnh: chi phí còn cao hơn nữa

Do sự độc quyền của các hãng tàu nước ngoài và sự độc quyền của cảng đã phát sinh nhiều chi phí cho DN như sau:

1. Các hãng tàu nước ngoài hợp tác tăng phí mà DN không thể có chọn lựa nào khác nên phải chấp nhận. Nhà nước cần có biện pháp hỗ trợ DN để tránh sự tăng phí áp đặt từ các hãng tàu.
2. Phí **THC** là phí xếp dỡ tại cảng mà hãng tàu phải trả cho cảng dỡ hàng, nhưng mỗi hãng tàu đưa một mức phí các nhau mà DN bị buộc phải chấp nhận. Đã có ý kiến cho rằng mức phí **THC** mà các DN phải trả cho hãng tàu hiện rất cao so với mức phí mà các hãng tàu phải trả cho cảng.
Để giải thích cho vấn đề chênh lệch này, một số hãng tàu trả lời rằng do tàu phải vào Cái Mép trước khi kéo về các cảng tại Tp.HCM nên họ phải trả phí xếp dỡ hai lần (một lần trả cho cảng Cái Mép và một lần cho cảng đích tại TP.HCM) nên phí THC DN phải chịu cao nhiều lần so với mức cảng thu từ các hãng tàu.
3. Tiền điện phải trả cho container hàng lạnh: một số hãng tàu chuyển việc thu phí cắm điện về cho cảng thì DN trả trực tiếp cho cảng mức phí tính theo giờ là 60,000đ/giờ. Riêng Maersk, TS line.... hiện nay thì áp dụng thu tiền điện trực tiếp từ khách hàng với mức thu tính theo ngày dù container chỉ cắm điện vài giờ ở cảng, tối thiểu là **USD38/ngày** (tương đương **900,000đồng/ngày cho mỗi container**).
4. Phí vệ sinh container lạnh rất cao, một số hãng tàu thu trực tiếp từ DN, một số chuyển về thu ở cảng, tuy nhiên họ áp mức vệ sinh container như thế nào thì DN phải trả theo phí họ đưa ra mà không có cơ sở xác định phí có đúng không, nếu không đóng thì không thể hạ container và làm thủ tục trả rỗng được.
5. Do tàu phải vào Cái Mép trước khi kéo về các cảng TP.HCM nên hiện nay tất cả container về Cái Lái chuyển về HCM thì DN phải trả thêm 300,000/container phí chuyển cảng cho cảng đích.
6. Khi chuyển hàng từ Cái Mép, nếu bị kẹt xà lan hay kẹt cảng nên xà lan không thể chuyển hàng về theo lịch, để nhận hàng kịp tiến độ sản xuất nên DN buộc lòng phải đăng ký dịch vụ vận chuyển 24H của cảng, chi phí phải trả trong trường hợp này **là 1.155.000 đồng cho mỗi container**. Dịch vụ này do cảng cung cấp độc quyền nên dễ phát sinh tiêu cực.

Kiến nghị: Bộ GTVT tiến hành cho thanh kiểm tra, kiểm soát các hoạt động, cách hạch toán chi phí của hãng tàu, của cảng, để hạn chế việc **áp đặt phí** cho các doanh nghiệp, làm tăng chi phí xã hội, giảm sức cạnh tranh của hàng XNK Việt Nam.

----- oOo -----