|  |  |
| --- | --- |
| **HIỆP HỘI ĐẠI LÝ, MÔI GIỚI VÀ DỊCH VỤ HÀNG HẢI VIỆT NAM** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Hình dạng | Hình dạng |
| Số: 009 /CV VSB | *TP. HCM, ngày 10 tháng 7 năm 2025* |
| *V/v: Nhận diện khó khăn, vướng mắc do quy định pháp luật trong hoạt động sản xuất, kinh doanh và kiến nghị* |  |
| Kính gửi: | * **BAN PHÁP CHẾ VCCI** |

Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ Hàng hải Việt Nam (Hiệp hội Visaba) xin gửi đến quý Cơ quan lời chào trân trọng và lời cảm ơn đối với lời mời tham dự ***Hội nghị Nhận diện khó khăn, vướng mắc do quy định pháp luật trong hoạt động sản xuất, kinh doanh và kiến nghị.***

Để góp phần nâng cao năng lực, hiệu quả về quản lý nhà nước, hoàn thiện hệ thống pháp luật, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp, Hiệp hội xin có một số ý kiến đóng góp cho Hội nghị như sau:

1. **Tăng cường đầu tư công cho lĩnh vực thủy nội địa:**

Việt Nam là một trong những quốc gia có mật độ sông ngòi dày đặc bậc nhất thế giới, với hệ thống đường thủy nội địa trải dài khắp ba miền. Tuy nhiên, dù tỷ trọng vận tải thủy đóng góp 20% tổng vận tải hàng hóa toàn quốc nhưng tỷ lệ đầu tư công cho lĩnh vực này lại ở mức rất thấp – chưa đến 2% tổng nguồn vốn đầu tư hạ tầng giao thông, cho thấy sự mất cân đối giữa tiềm năng, mức độ đóng góp thực tế, định hướng phát triển của ngành với thực tế giải ngân đầu tư cho phương thức này.

Hệ thống hạ tầng cho phương thức vận tải này vẫn đang còn nhiều hạn chế:

* Phần lớn cảng thủy nội địa chưa được kết nối hiệu quả với hệ thống đường bộ, thiếu kho bãi, thiết bị phù hợp với container hóa, đội tàu lạc hậu, hiệu suất thấp.
* Nhiều tuyến đường thủy bị chia cắt bởi các cây cầu có tĩnh không thấp (dưới 7m), cản trở tàu container tải trọng lớn.
* Quy hoạch giữa đường thủy và đường bộ thiếu tính tổng thể và đồng bộ, thiếu các trung tâm phân phối (Depot, ICD, trung tâm logistics) hỗ trợ kết nối hàng hóa từ khu công nghiệp đến các cảng biển lớn.

Để phát huy tiềm năng và xây dựng một hệ thống logistics xanh – bền vững, Hiệp hội kính đề xuất:

1. **Tăng tỷ trọng đầu tư công cho vận tải thủy nội địa lên tối thiểu 10%,** ưu tiên các dự án có tính kết nối vùng, giảm tải cho đường bộ và phát triển vận tải xanh.
2. **Rà soát, nâng cấp hạ tầng thủy nội địa trọng điểm**, đặc biệt xử lý các điểm nghẽn về luồng lạch, cầu vượt sông có tĩnh không thấp; tiếp tục duy tu và nâng cấp tuyến Kênh Hà Nam, luồng Cái Mép – Thị Vải… đảm bảo khả năng tiếp nhận tàu lớn.
3. **Tạo cơ chế khuyến khích xã hội hóa**, cho phép doanh nghiệp, hiệp hội ngành nghề tham gia quy hoạch, đầu tư cảng bến thủy nội địa; ban hành chính sách ưu đãi về tín dụng, thuế để thu hút đầu tư tư nhân vào hạ tầng vận tải thủy hiện đại, quy mô lớn.
4. **Tăng cường duy tu nạo vét luồng lạch**

* **Đối với luồng Kênh Hà Nam (Hải Phòng)**

Năm 2024, đoạn luồng Kênh Hà Nam từ vũng quay trở Cảng nước sâu Lạch Huyện tới trước Cảng Nam Đình Vũ đã được nâng cấp bằng nguồn vốn tư nhân, đạt độ sâu bàn giao chuẩn tắc -8.5m.

Theo đó, để đảm bảo duy trì độ sâu luôn đạt -8.5m cũng như nâng cao lợi thế cạnh tranh của khu vực, **Hiệp hội kính đề xuất Bộ Xây Dựng, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam** sớm đẩy nhanh tiến độ duy tu đảm bảo tuyến luồng luôn đạt độ sâu -8.5m và mở rộng Kênh Hà Nam thành 2 chiều cũng như tiếp tục nâng cấp độ sâu luồng xuống -9.5m trong thời gian tới.

* **Đối với luồng Cái Mép – Thị Vải (Bà Rịa – Vũng Tàu)**

Hiện nay đoạn luồng vẫn đang **hạn chế mới nước sâu cho tàu lớn vào làm hàng**. Trong bối cảnh xu hướng tàu tải trọng lớn đang ngày càng phổ biến, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải ngày càng khẳng định điểm đến tin cậy của các hãng tàu hàng đầu thế giới, việc hạn chế độ sâu sẽ làm giảm sức hút và hạn chế cơ hội cho các cảng Việt Nam so với thế giới.

Theo đó, **Hiệp hội kính đề xuất Bộ Xây Dựng, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam** đẩy mạnh tiếp tục công tác nạo vét duy tu luồng hàng hải định kỳ, đảm bảo cho tàu lớn ra vào cảng, đặc biệt tại khu vực Cái Mép – Thị Vải.

1. **Hàng tồn đọng tại cảng**

Suốt nhiều năm qua, tình trạng hàng hóa, phế liệu container tồn đọng tại cảng biển vẫn luôn tồn tại và chưa thể xử lý triệt để. Lượng hàng này tồn tại ở khắp các cảng biển từ Bắc chí Nam, có xu hướng tăng dần qua các năm. Theo thống kê của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, số lượng hàng hóa container tồn đọng trên 90 ngày tại các khu vực cảng biển Việt Nam vượt đã quá 7.650 chiếc, tập trung chủ yếu ở các cảng biển lớn như: TP.Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng... Diện tích bãi chiếm dụng cho lượng hàng hóa này ước tính khoảng 5% năng lực khai thác toàn cảng.

Khó khăn hiện nay là việc Cơ quan Ban Ngành **thiếu kinh phí xử lý các loại container tồn đọng**, đặc biệt là hàng lạnh, gây áp lực chi phí lên doanh nghiệp cảng và doanh nghiệp xuất nhập khẩu:

* **Đối với doanh nghiệp khai thác cảng:** Các cảng phải chi trả trước các khoản chi phí thuê đất, lưu kho bãi, điện, xử lý ô nhiễm môi trường… cho các container tồn đọng:
* Chi phí lưu bãi trung bình 01 container 20’ và 40’: 0.5 và 1.0 USD/ngày
* Chi phí điện cho container lạnh: 0.64 USD/giờ
* Chi phí phát sinh khi vận chuyển từ cảng đi nơi khác để đảm bảo khả năng tiếp nhận hàng hóa xuất nhập khẩu: 100 – 150 USD/container.

Ngoài ra, đối với trường hợp hàng hóa tồn đọng sau xử lý được công nhận sở hữu toàn dân, cảng không thu lại được khoản phí nào từ cơ quan quản lý. Và vì kho bãi bị chiếm dụng, các cảng gặp khó khăn trong việc di chuyển, khai thác hàng hóa trong cảng và không thể tiếp nhận thêm hàng hóa ở mức tối ưu công suất bãi.

* **Đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu:** Chi phí cho thủ tục tiêu hủy:
* Chi phí tiêu hủy 1 container khô: 60 – 80 triệu VND
* Chi phí tiêu hủy với 1 container lạnh không hư hỏng hàng: 115 – 120 triệu VND và với 1 container hư hỏng hàng hóa: 135 – 150 triệu VND
* Chi phí tiêu hủy 1 container hàng phế liệu: 70 triệu VND

**Theo đó, Hiệp hội kiến nghị Bộ Tài chính, Tổng Cục Hải quan:**

1. Theo quy định hiện tại, Hải quan sử dụng ngân sách để đại diện xử lý hàng tồn đọng. Tuy nhiên, trong trường hợp Hải quan không được phân bổ ngân sách cố định cho việc này (bao gồm chi phí tiêu hủy hoặc các chi phí khác), **cần có văn bản quy phạm mới, hướng dẫn và phân nhiệm cụ thể trách nhiệm của Hãng tàu, Chủ hàng và các bên liên quan**. Cho đến hiện tại, Cảng biển vẫn đang là bên duy nhất gánh chịu toàn bộ các thiệt hại gia tăng tương ứng với thời gian tồn đọng của hàng hóa, đặc biệt là hàng lạnh hết giá trị thương mại, phát sinh nghiêm trọng các vấn đề môi trường.
2. Cần **theo dõi và có chế tài phù hợp với Hãng tàu - Nhà vận chuyển** vì hiện nay chưa có chế tài thể hiện trách nhiệm tương xứng của Hãng tàu, Nhà vận chuyển với các rủi ro về chi phí xử lý hàng hóa tồn đọng hoặc đang gây sức ép để buộc các Cảng biển phải chịu chia sẻ chi phí này.
3. Đề nghị **giao cho cảng làm trưởng ban thanh lý hàng tồn đọng** và các cơ quan: hải quan, thuế, môi trường...là thành viên để chủ động giải quyết dứt điểm việc này.
4. **Kiểm soát tình trạng Shipside và các quy định về Shipside**

Tình trạng bãi container vốn có chức năng kinh doanh kho bãi thông thường (depot), không phải Cảng cạn (ICD) và hãng tàu cùng thực hiện shipside (giao/nhận container trực tiếp tại tàu) không hạ về cảng địa điểm kiểm tra giám sát hải quan) trước khi xếp lên tàu, được thực hiện khá nhiều, khó kiếm soát. Việc này đã kéo dài nhiều năm. Các doanh nghiệp cảng biển đã nhiều lần kiến nghị với cơ quan liên quan nhưng chưa có giải pháp dứt điểm.

Bên cạnh đó, Công văn 2040/HQHP-GSQL của Cục Hải quan TP Hải Phòng ngày 26/02/2021 về việc quản lý, giám sát hải quan đối với hàng hóa đưa vào, lưu giữ, đưa ra địa điểm kiểm tra tập trung (KTTT) tuy đã tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp, hoàn thiện hệ thống công nghệ thông tin trong hoạt động hải quan nhưng mặt khác đã **vô tình tạo điều kiện cho hoạt động shipside ngày càng phát triển** vì dựa trên Công văn này, các địa điểm KTTT tại các bãi bên ngoài cảng không cần phải làm Tờ khai vận chuyển độc lập.

Không chỉ vậy, các quy định về giá dịch vụ Cảng biển vẫn đang có khung biểu giá cho tác nghiệp tàu/sà lan - ô tô.

Tình trạng Shipside kéo dài kéo theo hàng loạt các rủi ro mà doanh nghiệp Cảng phải gánh chịu:

* Mất kiểm soát luồng container tại cảng
* Tắc nghẽn giao thông nội cảng & tại cổng
* Giảm năng suất xếp dỡ và hiệu quả vận hành cảng
* Gia tăng rủi ro an toàn – an ninh, gian lận hàng hóa, thủ tục
* Làm suy yếu vai trò điều phối trung tâm của cảng
* Không ứng dụng được công nghệ thông tin trong quản lý
* Ảnh hưởng đến quy hoạch bến bãi và đầu tư
* Lãng phí nguồn lực cảng và phát sinh chi phí logistics

**Theo đó, Hiệp hội kiến nghị Bộ Tài chính, Tổng Cục Hải quan:**

* 1. Đưa toàn bộ hàng hóa xuất tàu tập trung vào cảng – địa điểm kiểm tra giám sát của Hải quan theo đúng chức năng.
  2. Chấm dứt hoạt động tự phát, mất kiểm soát của các bãi container, hoạt động không đúng chức năng.
  3. Sửa đổi nội dung liên quan đến Công văn 2040/HQHP-GSQL: bỏ nội dung không yêu cầu phải thực hiện tờ khai vận chuyển độc lập với hàng nhập xuất thẳng từ kho bãi bên ngoài tới cầu cảng.
  4. Bỏ biểu giá tác nghiệp tàu/sà lan ⬄ ô tô.

1. **Về Nghị định 70/2025/NĐ-CP liên quan về hóa đơn, chứng từ**

* **Mục 6, sửa đổi điểm 2 Qui định về việc lên hóa đơn đối với các khoản đặt cọc:**

Quy định tại Nghị định 70 chỉ một số ngành nghề không cần lên hóa đơn cho khoản đặt cọc, ứng trước này, trong đó KHÔNG CÓ LOGISTICS.

* Theo đó tất cả các khoản đặt cọc đều phải lên hóa đơn nộp thuế VAT và ghi nhận doanh thu, nộp thuế TNDN khi nhận tiền từ khách hàng. Khi trả lại cọc, lại phải phát hành hóa đơn điều chỉnh âm vào thời điểm trả cọc (theo hướng dẫn của Chuyên Viên thuế TP HCM).
* Hoạt động ngành logistics có rất nhiều khoản nhận đặt cọc như cược cont, đặt cọc thuê kho… Các khoàn này không phải là doanh thu hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị, không hình thành doanh thu trong tương lai. Sẽ trả lại khi hoàn thành nghĩa vụ thuê kho, đưa cont về lại bãi…
* Nếu phải lên hóa đơn ghi nhận doanh thu, thu nhập là bất hợp lý, không phản ảnh đúng tình hình sản xuất kinh doanh của đơn vị.

**Theo đó, Hiệp hội kiến nghị Bộ Tài chính:**

* Đối với các khoản đặt cọc, tạm ứng để đảm bào thực hiện hợp đồng không cần lên hóa đơn khi thu tiền không phân biệt ngành nhề kinh doanh.
* **Mục 7, phần b), điểm a.3) qui định về vấn đề hóa đơn kèm bảng kê:**

Quy định này chỉ áp dụng đối với một số ngành nghề, trong đó KHÔNG CÓ DOANH NGHIEP LOGISTICS.

* Trong khi dịch vụ Logistics, lên hóa đơn theo tháng và theo các chi tiết cơ quan thuế yêu cầu thi rất dài, vượt qua khỏi hạn chế số lượng trang của thuế cho phép, phải tách hóa đơn thành nhiều số hóa đơn gây lãng phí (Hiện các Công ty dịch vụ hóa đơn đang thu tiền theo số hóa đơn phát hành).
* Hiện tại, có một số công ty làm công văn hỏi cục thuế địa phương về việc này: Có Địa phương cho phép, có địa phương không. Rất lúng túng trong việc áp dụng.

**Theo đó, Hiệp hội kiến nghị Bộ Tài chính** cho phép xuất hóa đơn kèm bảng kê đối với dịch vụ Logistics.

1. **Về phí hạ tầng cảng biển**

Từ ngày 01/4/2022, TP.HCM đã áp dụng 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. Việc thu phí này có nhiều điểm bất cập, cụ thể:

1. Việc quy định **mức thu phí chênh lệch giữa việc mở tờ khai tại TP.HCM và ngoài TP. HCM tạo nên sự phân biệt đối xử** và gây khó khăn cho các doanh nghiệp và công tác quản lý tại các tỉnh lân cận; chưa hướng tới khuyến khích đẩy mạnh phát triển lĩnh vực thủy nội địa để giảm tải gánh nặng cho các hạ tầng khác của Thành phố.
2. Việc **thu phí đối với hàng hóa được vận chuyển bằng phương tiện đường thủy nội địa là không đúng đối tượng**, vì hàng hóa được vận tải bằng phương tiện đường thủy nội địa không sử dụng hạ tầng của địa phương kết nối đến cảng biển. Điều này gây ra gánh nặng chi phí không cần thiết cho doanh nghiệp vận tải đường thủy, tăng chi phí logistics, không phù hợp với xu hướng khuyến khích phát triển vận tải thủy của quốc gia, hướng tới góp phần giảm khí thải carbon vào môi trường theo cam kết của Chính phủ từ Hội nghị COP26.
3. TP.HCM đã sáp nhập với tỉnh Bình Dương và Bà Rịa – Vũng Tàu, theo đó, phạm vi áp dụng chính sách trên sẽ mở rộng, nhưng ngược lại **các Cảng và ICD thuộc khu vực vẫn sẽ không có lợi thế** khi so sánh với các Cảng và ICD ngoài TP. HCM.
4. Trên thế giới, **không có quốc gia nào thu phí hạ tầng cảng biển** như tại Việt Nam.
5. Theo thống kê từ Bộ Tài chính, trong 6 tháng đầu năm 2025, tỷ lệ giải ngân vốn đầu tư công của Việt Nam mới đạt khoảng 29,6% so với kế hoạch. **Trong bối cảnh nguồn vốn đầu tư công chưa được giải ngân hiệu quả, việc tiếp tục thu thêm phí hạ tầng cảng biển sẽ dẫn đến tình trạng nguồn thu bị tồn đọng, chưa thể phát huy tác dụng đầu tư ngay.**

**Theo đó, Hiệp hội kiến nghị Bộ Tài chính, UBND TP.HCM:**

Nhằm tạo cơ chế bình đẳng giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, hỗ trợ các Cảng và ICD khu vực TP.Hồ Chí Minh/Bình Dương có cơ hội gia tăng nguồn hàng từ các tỉnh với tuyến Cái Mép – Thị Vải, Hiệp hội đề xuất:

1. Thành phố xem xét miễn hoặc giảm phí hạ tầng cảng biển ở mức phù hợp để các doanh nghiệp XNK không phải chịu chi phí sử dụng hạ tầng cao, đảm bảo cân bằng chi phí logistics giữa các khu vực nội thành và lân cận Thành phố.
2. Không thu phí đối với những đối tượng không đúng theo quy định của Luật, cam kết của Việt Nam với quốc tế, chiến lược phát triển ngành, đó là: hàng hóa vận tải bằng đường thủy nội địa, hàng trung chuyển, quá cảnh, tạm nhập - tái xuất.
3. **Yêu cầu về tiêu chí chất lượng, tên hàng trên các chứng từ chưa thống nhất**

Hàng nhập khẩu là thức ăn chăn nuôi, doanh nghiệp cần nộp "Đơn giấy đăng ký kiểm tra xác nhận chất lượng" để được  Cục Chăn nuôi và Thú Y cấp văn bản "Thông báo kết quả kiểm tra nhà nước về chất lượng thức ăn chăn nuôi nhập khẩu". Tuy vậy, tên hàng, tiêu chí chất chất lượng chưa thống nhất, dẫn đến một số bất cập như sau:

* Hàng đóng bao để trong container, về nhãn phụ/Tiêu chuẩn cơ sở, có cán bộ yêu cầu chỉ tiêu trên nhãn phụ và Tiêu chuẩn cơ sở phải khớp với chứng thư chất lượng, doanh nghiệp phải chỉnh sửa (Tiêu chuẩn cơ sở và nhãn hàng) nên **thời gian bị kéo dài thêm 3 ngày** vì thông thường, nhãn phụ/ Tiêu chuẩn cơ sở ghi  chỉ tiêu chất lượng theo Hợp đồng mua bán đã ký.
* Tên hàng đăng ký chất lượng ví dụ, tiếng Anh là DDGS (Distillers Dried Grains with Solubles), tiếng Việt là bã ngô sấy, quy trình sấy..., bã ngô chiết xuất: quy trình..., phụ phẩm quá trình chế biến ngô: ghi rõ quá trình.... Tuy vậy, **tùy từng cán bộ tiếp nhận hồ sơ, mà có các yêu cầu khác nhau nên doanh nghiệp rất khó đáp ứng**.

**Theo đó, Hiệp hội kiến nghị Bộ Nông Nghiệp và Môi trường, Cục Chăn nuôi và Thú y:**

Kiến nghị tên gọi và tiêu chí của hàng hóa ghi theo Công văn số 38/CN-TĂCN ngày 20/01/2020 của Cục Chăn nuôi và Thú Y và như vậy cán bộ tiếp nhận hồ sơ không yêu cầu giải thích vì đã rõ theo Công văn số 38 này; nên ghi theo quy định của cơ quan hải quan.

1. **Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật được sử dụng chưa phù hợp**

Khi bán hàng, người bán (ở nước ngoài) làm Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật (Phytosanitary Certificate) cho toàn bộ lô hàng, ví dụ như, lô hàng gồm 30 container. Tại cảng chuyển tải trên đường về Việt Nam, lô hàng phải chuyển sang tàu khác nhưng có khi tàu nối chuyến không đủ chỗ cho toàn bộ lô hàng nên hãng tàu phải để lại môt hoặc vài container lại tại cảng chuyển tải chờ chuyến tàu tiếp theo, những container này thường gọi là "container rớt" làm phát sinh chi phí bảo lưu Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật do phải gửi cơ quan kiểm dịch văn bản xin nợ và xin thông cảm thì sẽ được chấp nhận, giải quyết nhanh. Việc này làm tăng chi  phí cho doanh nghiệp mà lẽ ra doanh nghiệp không phải tốn kém thời gian và chi phí khi kiểm dịch.

Do đó, theo Hiệp hội, nếu không đủ 30 container của lô hàng do có 1 "container rớt" thì cơ quan kiểm dịch chỉ cần ghi là đã kiểm dịch 29 container. Khi 1 "container rớt" về tới Việt Nam vào chuyến sau, cơ quan kiểm dịch vẫn dùng Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật đã có để kiểm tra container này vì thực tế là người bán không thể cấp thêm giấy này vì đã cấp cho cả lô hàng gồm 30 container.

**Vì vậy, Hiệp hội kiến nghị Bộ Nông Nghiệp và Môi trường, Cục Trồng trọt và Bảo vệ thực vật:**

Bổ sung quy định dùng chung Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật của lô hàng cho cả (những) container rớt (không về kịp cùng một chuyến tàu) để giảm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp vì hàng nông sản có số lượng containers lớn, một vài containers rớt ở các cảng chuyển tải là thường xảy ra.

Trên đây là một số ý kiến đóng góp của Hiệp hội VISABA. Chúng tôi rất mong tiếp tục nhận được sự lắng nghe, quan tâm và hỗ trợ của quý Cơ quan để cùng nhau, chúng ta tiếp tục hoàn thiện các quy định pháp luật, không ngừng hoàn thiện hành lang pháp lý, hỗ trợ, thúc đẩy sự phát triển của các doanh nghiệp.

Hiệp hội xin chân thành cảm ơn và trân trọng kính chào.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Lưu VT. | **HIỆP HỘI ĐẠI LÝ, MÔI GIỚI VÀ DỊCH VỤ HÀNG HẢI VIỆT NAM**  **Phó tổng thư ký**        **Nhữ Đình Thiện** |