KIẾN NGHỊ

*của*

# HỘI NGHỊ THƯỜNG NIÊN NĂM 2017

# HIỆP HỘI CẢNG BIỂN VIÊT NAM (VPA)

# Ngày 14/9/2017 – Tp. Đà Nẵng

với

NHÀ NƯỚC VÀ CÁC CƠ QUAN THẨM QUYỀN

1. Xem kết cấu hạ tầng cảng biển là ***đòn bẩy chiến lược*** trong phát triển thương mại hàng hải và kinh tế biển từ đó có chủ trương, chính sách, cơ chế đột phá để khắc phục tình trạng phát triển manh mún, cạnh tranh nhỏ lẻ, tăng hiệu quả quy hoạch và tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển, tăng năng lực quản lý, điều tiết thị trường cạnh tranh lành mạnh, thu hút đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam đồng bộ, nhanh và bền vững hơn lên qui mô hiện đại, có năng lực cạnh tranh quốc tế.
2. Xây dựng và thí điểm cơ chế quản lý phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển và luồng hàng hải theo ***mô hình cơ quan quản lý cảng*** theo Bộ Luật hàng hải 2015 ***cho từng vùng kinh tế trọng điểm*** đi kèm với cơ chế đối tác công tư (PPP) để thu hút mọi nguồn lực phát triển cảng lên qui mô lớn có kết nối vùng miền một cách đồng bộ, có trọng điểm và hiệu quả. Thông qua cơ chế này, tăng cường vai trò của Nhà nước trong việc điều tiết thị trường đầu tư, khai thác cảng và hoạt động thương mại, hàng hải một cách chủ động, minh bạch và lành mạnh hơn, tăng lợi thế cạnh tranh quốc tế cho hàng hóa XK và dịch vụ hàng hải của VN.
3. Quá trình phát triển cảng biển Việt Nam đã hình thành nhiều cảng nhỏ chưa theo kịp xu thế và nhu cầu vận tải biển bằng tàu có sức chỡ lớn nên cần có chủ trương, giải pháp chuyển đổi tăng năng lực và sức cạnh tranh của cảng biển Việt Nam, theo đó hạ tầng cảng biển cần có đủ năng lực (luồng lạch sâu, kết nối giao thông thuận tiện, qui mô trang bị khai thác hiện đại) để đáp ứng khoảng 80% nhu cầu hàng hóa XNK bằng tàu lớn (hiện chỉ mới đáp ứng được 20% đối với hàng container với tổn phí cơ hội hơn 1,6 tỷ USD/năm). Nhu cầu chuyển đổi, tích tụ năng lực để phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển lên qui mô lớn sẽ cần có thêm ***định hướng, cơ chế, giải pháp hỗ trợ cho kế hoạch di dời, chuyển đổi những doanh nghiệp (cảng nhỏ) bị ảnh hưởng.***
4. Về ***cảng phí và lệ phí hàng hải, giá các dịch hàng hải đi kèm***: cơ quan quản lý chuyên ngành và địa phương/khu vực cần được trao cơ chế đảm bảo hiệu quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và kinh doanh khai thác cảng biển nói chung và theo nhu cầu tiềm năng của thị trường và điều kiện đặc thù của từng vùng miền nói riêng. Theo đó:
	* 1. Về phí và lệ phí hàng hải, phí sử dụng kết cấu hạ tầng cảng biển: cần tạo điều kiện dần cho địa phương vùng miền tự chịu trách nhiệm về hiệu quả phát triển, như tự định/điều chỉnh giá, phí (theo khung qui định?) để thu hút đầu tư xây mới, duy tu, nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối cảng biển theo hướng tự trang trải; hạn chế dần phương thức thu phí tập trung và phân bổ lại từ trung ương; ngoại trừ nghĩa vụ hoàn trả kinh phí do trung ương đầu tư và phí quản lý phải nộp.
		2. Về giá dịch vụ cảng biển cần tính đúng, tính đủ giá thành xây dựng phát triển cảng biển theo qui mô và hạ tầng kết nối trong qui hoạch phát triển. Đảm bảo hiệu quả đầu tư cho những dự án lớn đáp ứng nhu cầu phát triển thị trường vận tải biển quốc tế. Trên cơ sở này, áp dụng khung giá dịch vụ theo độ sâu luồng lạch hoặc theo phân loại cảng biển. Hiệp hội sẽ có giải trình và kiến nghị cụ thể hơn trong thời gian tới về khung giá dịch vụ làm hàng container cần được xem xét điều chỉnh.
		3. Về giá dịch vụ cảng biển khai thác hàng container cần được được điều tiết tương thích với phí làm hàng tại cảng (THC) mà chủ hàng XNK phải trả cho hãng tàu.
		4. ***Hệ thống giá, phí cần được chi tiết hóa và minh bạch hóa*** để khuyến khích cạnh tranh công bằng và lành mạnh hơn, tạo điều kiện cho việc tính giá thành vận tải dễ dàng và chính xác hơn trong thương mại hàng hải, trong quản lý chuỗi cung ứng toàn cầu, hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế.
		5. Có cơ chế và đầu mối chịu trách nhiệm phối hợp tổ chức khảo sát, theo dõi, ***đánh giá*** (có ý kiến đóng góp của các bên có lợi ích liên quan thông qua các hiệp hội ngành nghề) ***mức độ cạnh tranh lành mạnh cho từng khu vực thị trường dịch vụ hàng hải*** theo Luật cạnh tranh, theo nhu cầu phòng vệ thương mại, làm cơ sở cho việc ấn định và điều chỉnh phí, lệ phí hàng hải và khung giá dịch vụ cảng biển và các cơ chế điều tiết thị trường phù hợp khác theo thông lệ và tập quán quốc tế.
5. Trước mắt, để khắc phục những tồn tại về giao thông kết nối cảng với hậu phương, đề nghị có giải pháp khắc phục những bất cập trong quy hoạch phát triển cảng biển không đồng bộ với hạ tầng giao thông kết nối và dịch vụ hỗ trợ đi kèm, ***thực hiện nhanh các hạng mục cầu đường, luồng lạch kết nối với cảng.*** Cụ thể:
6. ***Tuyến đường***: cần rà soát để khai thông, nâng cấp, mở rộng các tuyến đường giao thông kết nối với cảng biển, đặc biệt là các cảng lớn, cảng có tiềm năng phát triển; kết hợp với quy hoạch phát triển đồng bộ dịch vụ logistics hỗ trợ ở hậu phương cho từng cụm cảng biển theo quy hoạch. Đối với những cảng trọng điểm quốc gia, cần có thêm tuyến đường sắt kết nối vào đường trục Bắc - Nam, vào hành lang giao thông quốc tế với khu vực;
7. ***Luồng lạch:*** tương tự như đối với tuyến đường; đặc biệt cần ưu tiên đầu tư cho các tuyến luồng kết nối các cụm cảng chính. Riêng luồng Thị Vải vào cụm cảng Cái Mép hiện cần được nạo vét duy tu và có kế hoạch nạo vét luồng sâu hơn cho tàu lớn hơn vào được những cảng hiện hữu, kể cả các cảng ở thượng nguồn, tạo năng lực đủ lớn để thu hút tàu và hàng trung chuyển quốc tế trong tương lai gần.
8. ***Hệ thống phân phối hàng hóa*** gồm các các trung tâm phân phối hàng, các ICD ở hậu phương, các nhóm cảng trọng điểm cần được quy hoạch và phát triển theo hướng có ***phân luồng riêng cho vận tải hàng hóa*** lấy cảng biển làm trung tâm; các tuyến đường, tuyến luồng kết nối cần được rà soát lại để nâng cấp và/hoặc phân luồng sao cho hàng container theo chuẩn quốc tế (40’, 45’ đầy hàng) được lưu thông, tập kết và phân phối một cách thuận tiện và an toàn hơn.
9. ***Về giải pháp cần giao thêm cơ chế, thẩm quyền và trách nhiệm cho địa phương trong việc đảm báo tính đồng bộ và hiệu quả trong quy hoạch phát triển, thu hút đầu tư, quản lý thực hiện, bảo trì kết cấu hạ tầng cảng biển và hạ tầng giao thông kết nối, hệ thống dịch vụ hỗ trợ.***
10. Đối với những cảng cửa ngõ trọng điểm quốc gia có tiềm năng lớn, cần có chiến lược và cơ chế linh hoạt thu hút nguồn vốn trong và ngoài nước để phát triển nhanh và bền vững hơn, ưu tiên đảm bảo hiệu quả cho những dự án đầu tư vào cảng và dịch vụ hỗ trợ có qui mô lớn, ***tạo điều kiện, ưu tiên chuyển dịch nhanh hàng hóa sử dụng cảng nước sâu đề giảm giá thành cho hàng XNK của Việt Nam***.
11. Ngoài hàng container đang được tập trung và ưu tiên phát triển, c***ần có thêm quy hoạch phát triển cảng khai thác các loại hàng khác*** (hàng rời, bách hóa, hàng lỏng), đặc biệt là các loại hàng chính trong nền kinh tế trực thuộc nhiều ngành khác nhau để đáp ứng đủ nhu cầu vận chuyển cho sản xuất, phân phối và XNK sử dụng chung kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt đường thủy như container.
12. Cần có quy hoạch và cơ chế giá phí phù hợp để thu hút đầu tư ***cảng dịch vụ tàu hành khách chuyên dụng*** cho những địa phương có nhu cầu tiềm năng lớn về du lịch ở cả ba miền, đặc biệt là tại các tỉnh miền Trung.
13. ***Củng cố và, nếu được, tăng cường vai trò của các doanh nghiệp cảng trong nước tại các cảng cửa ngõ quốc gia***. Cần xem xét các dự án cảng quan trọng có tiềm năng lớn và hiệu quả dài hạn để có cơ chế đánh giá và hỗ trợ phù hợp; tránh tình trạng các doanh nghiệp cảng trong nước bị bắt buộc phải thoái vốn khỏi các dự án quan trọng do bị lỗ trong giai đoạn đầu qua báo cáo tài chính hợp nhất.
14. Triển khai ***thực hiện nhanh và nhiều hơn các thủ tục khai Hải quan điện tử***. Có quy định thủ tục riêng để thu hút hàng container trung chuyển qua các cụm cảng nước sâu. Có chỉ đạo phối hợp giữa Hải quan với các cảng biển, ICD trong việc chuẩn hoá, trao đổi thông tin trên mạng máy tính, tiến đến việc hình thành và đưa vào khai thác mạng thông tin điện tử liên thông cho cộng đồng vận tải và hàng hải nói chung. Khuyến khích phát triển thêm ứng dụng trên mạng liên thông, thương mại điện tử, ***tăng khả năng đánh giá và chọn lựa của người tiêu dùng về các dịch vụ và đơn vị cung ứng dịch vụ hàng hải và cảng biển***.
15. Tăng cường các biện pháp và hiệu quả ***phối hợp liên ngành để đảm bảo an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường toàn diện hơn tại các cảng biển***, đặc biệt là phòng ngừa và ứng phó sự cố ô nhiễm do tràn dầu, xử lý nước dằn tàu và chất thải tại các khu vực cảng biển, khuyến khích sủ dụng năng lượng sạch trong hoạt động khai thác cảng. Xem xét đưa vào phí và/hoặc sử dụng ngân sách nhà nước dành cho môi trường để hỗ trợ, đầu tư do những dịch vụ như vậy thường khó đảm bảo được hiệu quả thương mại cho đầu tư.