TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Hải Phòng: Lãnh đạo lý giải thu phí công trình kết cấu hạ tầng cảng biển

22:42 06/01/2017

THCL - Mới đây, lãnh đạo TP. Hải Phòng đã có những lý giải xung quanh việc thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng cảng biển - gặp sự phản ứng của các doanh nghiệp trong thời gian vừa qua.

Bắt đầu từ ngày 1/1/2017, TP. Hải Phòng triển khai thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực các cửa khẩu cảng biển trên địa bàn TP. Hải Phòng. Theo Thông báo số 1548/TB-UBND của UBND quận Hải An (đơn vị được TP. Hải Phòng ủy quyền thực hiện thu phí) thì, mức thu thấp nhất là 2.000 đồng/tấn hàng rời không đóng container và 20.000 đồng/tấn hàng rời, hàng lỏng và cao nhất là 4.800.000 đồng/container 40feet hàng lạnh.

Tuy nhiên, ngay khi việc thu phí được triển khai, nhiều doanh nghiệp đã phản ứng khi cho rằng, mức thu phí hàng rời như trên là quá cao và việc triển khai vấn đề thu phí nên xảy ra ách tắc thông quan hàng hóa. Hơn nữa, việc thu phí sẽ ảnh hưởng đến giá thành của sản phẩm cũng như giá xuất nhập khẩu hàng hóa và làm giảm năng lực cạnh tranh của các cảng tại Hải Phòng do nhiều đơn vị sẽ không hợp tác với Hải Phòng nữa, mà chuyển hướng sang các tỉnh, thành phố khác.

Để làm rõ việc thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực các cửa khẩu cảng biển, sáng ngày 5/1/2017, PV đã có buổi làm việc với ông Lê Thanh Sơn, Phó chủ tịch UBND TP. Hải Phòng.



Từ tháng 1/2017, TP. Hải Phòng triển khai thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực các cửa khẩu cảng biển

Bắt đầu từ tháng 1/2017, TP. Hải Phòng triển khai thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực các cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố. Tuy nhiên, tại hội nghị lấy ý kiến hơn 200 doanh nghiệp về việc triển khai trên, các doanh nghiệp đã phản ứng khi cho rằng, mức thu phí hàng rời như trên là quá cao và thu phí dễ xảy ra ách tắc thông quan hàng hóa. Bên cạnh đó, việc thu phí sẽ đẩy giá thành của sản phẩm cũng như giá xuất nhập khẩu hàng hóa tăng cao. Ông có lý giải ra sao vấn đề này?

Ông Lê Thanh Sơn: Vừa rồi, qua nắm bắt, tựu trung lại thì có mấy ý kiến của các doanh nghiệp phản ứng là thu phí cao với hàng rời và các doanh nghiệp lo lắng vì việc triển khai vấn đề thu phí nên xảy ra ách tắc thông quan hàng hóa. Đối với phí hàng rời mà các doanh nghiệp kêu là cao, tôi có nói, TP. Hải Phòng sẽ ghi nhận ý kiến của các doanh nghiệp và trong quá trình thực hiện thì sẽ tham khảo thêm các địa phương chuẩn bị triển khai. Nếu thấy chưa hợp lý, thành phố sẽ điều chỉnh lại sao cho hợp lý. Thứ hai là các doanh nghiệp lo lắng vì việc triển khai vấn đề thu phí nên xảy ra ách tắc thông quan hàng hóa.

Thành phố đã triển khai các phương pháp, trong đó có những biện pháp quyết liệt như đến giờ chuẩn bị tàu chạy mà tàu xuống hàng thì phải để cho doanh nghiệp xuống hàng để kịp chuyến tàu và ghi nhận lại để thu sau, chứ không yêu cầu phải có phí đó mới cho xuống hàng. Chỉ đạo của UBND Thành phố là không gây bất cứ ách tắc nào cho doanh nghiệp. Không gây một chút khó khăn nào cho doanh nghiệp. Trong những ngày đầu, có phát sinh thì tôi là người cầm số điện thoại đường dây nóng và giải quyết ngay.

Những phát sinh cụ thể mà ông được doanh nghiệp phản ánh là thế nào?

Ông Lê Thanh Sơn: Đó là phát sinh về hóa đơn. Trong hệ thống hóa đơn của mình, tiến tới trong vòng khoảng 15 ngày nữa thì mình sẽ có hệ thống phần mềm. Khi đó, doanh nghiệp không nhất thiết phải đến các điểm thu phí nữa. Họ ngồi ở nhà, họ khai báo tất cả và sau đó họ chỉ việc đến nộp. Thì chỗ đó, mấy ngày đầu phải dùng hệ thống hóa đơn cũ nên mất thời gian.

Việc thu phí này của UBND TP. Hải Phòng có dẫn đến tình trạng phí chồng phí?

Ông Lê Thanh Sơn: Tôi khẳng định là không có phí chồng phí. Đây là UBND Thành phố thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực các cửa khẩu cảng biển. Việc này giải thích không kỹ, người ta cảm giác như bị trùng. Tôi giải thích luôn chỗ cảng này có mấy loại. Thứ nhất, là hạ tầng trong cảng mà các doanh nghiệp họ xây dựng thì mình không thu phí đó. Doanh nghiệp người ta kinh doanh thì người ta xây dựng hạ tầng để phục vụ cho hệ thống xuất nhập khẩu hàng hóa thì họ thu thông qua phí xếp dỡ hàng hóa.

Thành phố cho họ thuê đất để họ xây dựng cảng biển thì họ xây dựng hạ tầng của doanh nghiệp cảng biển để phục vụ lên xuống hàng hóa thì cái đó thành phố không thu. Nếu doanh nghiệp có thu thì họ thu qua 2 hình thức. Một là phí xếp dỡ hàng hóa hoặc hình thức nào đó. Đó là doanh nghiệp xây dựng cảng biển họ thu theo phí thỏa thuận của họ với doanh nghiệp có hàng hóa. Thứ hai là hệ thống quốc lộ và đường cao tốc là của các nhà đầu tư các hệ thống đó.

Thành phố chỉ thu kết cấu hạ tầng khu vực cảng biển, tức là đường từ cao tốc xuống, đi lại trong đó và đi vào đến cổng cảng. Nó không trùng nhau. Đó là phí sử dụng kết cấu hạ tầng khu vực cảng biển. Việc thu phí này không bao gồm tiền thu phí hạ tầng của các doanh nghiệp kinh doanh hàng hóa cảng biển.

Ông có thể giải thích lý do UBND TP. Hải Phòng đưa ra đề xuất triển khai thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực các cửa khẩu cảng biển?

Ông Lê Thanh Sơn: Việc thu phí này căn cứ từ Luật Phí và lệ phí của Quốc hội cho phép các địa phương có các kết cấu hạ tầng cảng biển được phép thu phí, trong đó cái tên của nó cũng cực kỳ chuẩn: Thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng, dịch vụ tiện ích của khu vực cảng biển đó. Tiếp đó là có sự chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ. Thứ 3 nữa là có chỉ đạo của Bộ Tài chính nên tiến hành triển khai việc đó.

Mấy năm vừa rồi, TP. Hải Phòng đã thu phí tạm nhập tái xuất cũng khá tốt. Năm nay, triển khai thêm, có thể nói, Hải Phòng là địa phương đi đầu cả nước về việc triển khai công tác thu phí này. Thực ra mà nói, nếu tính một địa phương một năm dự toán tổng thể thu thêm khoảng 700 tỷ đồng đối với lượng hàng hóa xuất nhập khẩu (tương đương 90 triệu tấn hàng hóa/năm).

Việc mà đưa thêm một giá hàng hóa không phải là lớn. Nhưng mặt khác, phải nhìn nhận khía cạnh: Thu ngân sách của Trung ương và địa phương phải cân đối, có thu và có chi và xuất phát từ nhu cầu thu - chi thực tế. Phần thu tăng thêm của Hải Phòng nhằm mục tiêu tái đầu tư cơ sở hạ tầng cho chính khu vực cửa khẩu cảng biển.

Hiện nay, phần thu thuế xuất nhập khẩu của Hải Phòng mỗi năm trên địa bàn Hải Phòng là trên 44.000 tỷ đồng. Toàn bộ số tiền đó là ngân sách Trung ương hưởng 100%; Hải Phòng không được hưởng. Trung ương có hỗ trợ cho Hải Phòng thông qua việc hỗ trợ mục tiêu. Nhưng 1 năm hỗ trợ nhỏ, không đủ để hoàn thiện cơ sở hạ tầng sau cảng. Thành phố cũng báo cáo xin toàn bộ thu nhập đó để duy tu, bảo dưỡng hệ thống hạ tầng sau cảng và xây mới một số công trình phục vụ cho chính các công ty vận tải.

Có ý kiến cho rằng, việc thu phí hạ tầng cảng sẽ làm giảm năng lực cạnh tranh của các cảng tại Hải Phòng do nhiều đơn vị sẽ không hợp tác với Hải Phòng nữa mà chuyển hướng sang các tỉnh, thành phố khác như cảng Cái Lân (Quảng Ninh) hay cảng của Nam Định... Việc này, thành phố đã tính toán như thế nào trong quá trình triển khai thu phí?

Ông Lê Thanh Sơn: Đứng trên góc độ toàn quốc, góc độ cái chung thì việc đó chúng ta phải hiểu cảng và thu phí này là một hệ thống. Chính phủ cũng lường trước điều đó và đã yêu cầu tất cả các địa phương ở các địa phương có cảng biển đồng loạt xây dựng việc thu phí này. Hải Phòng chỉ là địa phương đi trước thôi. Đối với Hải Phòng, giả sử, trong những ngày đầu, có sự chuyển dịch như vậy thì không đến mức đáng quan ngại. Nếu so sánh trong một mặt bằng chung, sau này các địa phương triển khai đồng loạt thì các doanh nghiệp người ta lựa chọn.

Ví dụ, bây giờ băn khoăn ra cảng Cái Lân thì phải tính đến chi phí mặt bằng chung cơ hội. Nếu hàng hóa ra cảng Cái Lân phải qua cầu Bạch Đằng. Cầu Bạch Đằng thu phí cũng không phải rẻ. Nhưng mà phải nghĩ: Giả sử có sự chuyển dịch như thế thì trong một hệ thống chung, chứ không phải làm riêng cho một địa phương nào. Cảng Cái Lân cũng là do Trung ương đầu tư. Trong quá trình chuyển dịch cơ cấu này, Hải Phòng có thể làm về hàng hóa container vì Hải Phòng làm quen rồi. Hàng rời vào cảng Hải Phòng, cho rằng phí đang cao thì họ

dịch chuyển là hoàn toàn hợp lý. Đó là cơ chế thị trường. Tại sao mà lại ngăn cản chuyện đó?

Việc các doanh nghiệp phản ứng, UBND TP. Hải Phòng giải quyết thế nào?

Ông Lê Thanh Sơn: Vấn đề này, Hải Phòng cân nhắc rất kỹ. Bao giờ đi đầu cũng gặp phải những phản ứng. Phản ứng có 2 khía cạnh: Một là người ta chỉ thích bỏ đi, chứ không ai thích thêm vào, mặc dù thêm vào rất nhỏ. Hai nữa là nếu giả sử mình là người đi đầu tiên thì người ta sẽ có lựa chọn: Cảng Hải Phòng thu phí cao, doanh nghiệp sẽ tìm cảng khác. Giải quyết bằng 2 cách: Một là mình đi đầu sẽ gánh những câu chuyện có phản ứng từ phía doanh nghiệp. Cái thứ 2 thì chỉ trong thời gian ngắn nữa thôi, các địa phương đồng loạt triển khai tổ chức việc này thì các doanh nghiệp đều có mặt bằng để so sánh và lựa chọn. Trong việc lựa chọn đó, mình cũng phải hài lòng với câu chuyện: Chỗ nào mà tốt, phí rẻ, điều kiện dịch vụ tốt thì họ lựa chọn.

Tức là các địa phương đều thu phí này, nhưng xây dựng mức phí là do địa phương?

Ông Lê Thanh Sơn: Trong chỉ đạo của Bộ Tài chính là tham khảo các địa phương khác để có mức phí không chênh lệch nhau quá. Trong điều kiện của Hải Phòng, chưa có chỗ nào làm để mình tham khảo để mình đưa ra hoặc điều chỉnh cho phù hợp. Chúng tôi cũng đã đưa ra những chỉ đạo bằng các phương pháp như sau 3 ngày thực hiện trên thực tế, sau đó phải rút kinh nghiệm.

Ngay cuộc họp với các doanh nghiệp, Chủ tịch UBND TP. Hải Phòng đã công bố số điện thoại của Phó chủ tịch UBND Thành phố để bất cứ doanh nghiệp nào có vấn đề gì nhắn tin và gọi điện trực tiếp để giải quyết luôn. Tôi là người cầm đường dây nóng, ban đêm tôi cũng bị gọi. Tôi cũng chỉ đạo: Một, nơi thu trực tiếp là quận Hải An; nơi kiểm soát là hải quan. Nên là khi hải quan gọi điện hỏi ý kiến và mình giải quyết trực tiếp.

Những tình huống cụ thể tôi cũng trực tiếp giải quyết. Ví dụ, ngày 4/1 thu thì biên lai thu có 2 bản trong khi đó, doanh nghiệp họ yêu cầu sau khi họ đi qua cảng thì thu của họ 1 liên thì sau đó họ thanh toán như thế nào? Đồng ý tại chỗ luôn là cho đóng dấu đỏ... Sắp tới, cải tiến hơn là có phần mềm sẽ trơn tru hơn.

Trân trọng cảm ơn ông!

Bùi Tú *(Thực hiện)*