

ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH
SỞ XÂY DỰNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày **25** tháng 9 năm 2025

Số: **9384**/SXD-TC

Về việc đăng tải hồ sơ dự thảo ban hành
Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành
phố thay thế các Nghị quyết liên quan 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

Kính gửi: Văn phòng Ủy ban nhân dân Thành phố

Thực hiện trình tự thủ tục xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Sở Xây dựng đã dự thảo hồ sơ ban hành Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thay thế các Nghị quyết liên quan về 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 (Nghị quyết số 10/2019/NQ ngày 09 tháng 12 năm 2020; Nghị quyết số 18/2021/NQ-HĐND ngày 19 tháng 10 năm 2021 của Hội đồng nhân dân Thành phố về việc sửa đổi, bổ sung Điều 1 Nghị quyết số 11/2021/NQ-HĐND ngày 25 tháng 6 năm 2021 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về việc sửa đổi, bổ sung Khoản 5 Điều 1, Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020; Nghị quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm 2022 về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020) ;

Căn cứ Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, trong đó:

+ Tại điểm c khoản 1 Điều 44 quy định:

“Điều 44. Soạn thảo nghị quyết

1. Cơ quan chủ trì soạn thảo có trách nhiệm:

....

c) Đăng tải hồ sơ dự thảo nghị quyết trên cổng thông tin điện tử của tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong thời gian ít nhất là 10 ngày để lấy ý kiến. Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật được ban hành theo trình tự, thủ tục rút gọn thì việc đăng tải thực hiện theo quy định tại điểm b khoản 4 Điều 51 của Luật;”

+ Tại khoản 3 Điều 44 quy định:

“3. Hồ sơ dự thảo nghị quyết để lấy ý kiến, phản biện xã hội, bao gồm dự thảo các tài liệu sau đây:

a) Tờ trình;

...

b) Dự thảo nghị quyết;

...

d) Bản so sánh, thuyết minh nội dung dự thảo; ... ”

Căn cứ quy định trên, Sở Xây dựng đề nghị Văn phòng Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét thực hiện đăng tải hồ sơ dự thảo ban hành Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thay thế các Nghị quyết liên quan 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 để các cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia ý kiến.

Đính kèm các dự thảo:

(1) Dự thảo Đề án thu phí hạ tầng cảng biển;

(2) Dự thảo Tờ trình của Sở Xây dựng trình Ủy ban nhân dân Thành phố Đề án 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;

(3) Dự thảo Tờ trình của Ủy ban nhân dân Thành phố trình Hội đồng nhân dân Thành phố về dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân thành phố 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;

(4) Bảng so sánh, thuyết minh dự thảo Nghị quyết;

(5) Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố 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.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TTCN thông tin điện tử TP;
- Phó GD Linh;
- Phòng Pháp chế;
- Lưu VP, TC.bttv. (03)

GIÁM ĐỐC



Võ Hoàng Ngân

DỰ THẢO

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**

I. Sự cần thiết ban hành mức phí

Căn cứ Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12 tháng 6 năm 2025 của Quốc Hội về việc sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, trong đó tại khoản 16 Điều 1:

“16. Sắp xếp toàn bộ diện tích tự nhiên, quy mô dân số của Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và tỉnh Bình Dương thành thành phố mới có tên gọi là Thành phố Hồ Chí Minh.”

Sau sắp xếp hệ thống cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh bao gồm: Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương.

Căn cứ Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm 2022 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về 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, Thành phố Hồ Chí Minh (trước sắp xếp) đã thực hiện thu phí từ ngày 01/04/2022 đến nay. Tổng số phí thu được đến ngày 31/8/2025 là 7.502 tỷ đồng. Góp phần bố trí vốn đầu tư công cho các dự án trọng điểm kết nối hạ tầng giao thông khu vực cảng biển giai đoạn 2021-2025.

Để đảm bảo thống nhất thực hiện việc 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 sau sắp xếp, đồng thời để tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố nhằm đẩy nhanh việc đầu tư, nâng cấp, bảo trì hệ thống hạ tầng giao thông kết nối cảng biển đáp ứng năng lực khai thác cảng biển, tiềm năng tăng trưởng hàng hóa xuất nhập khẩu qua hệ thống cảng biển trong thời gian tới thì cần thiết ban hành mức thu phí áp dụng thống nhất tại các khu vực cửa khẩu cảng biển trên toàn địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh sau sắp xếp.

II. Thực trạng

Như vậy:

- Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh là cảng biển loại 1, các khu bến cảng trải dài từ phía Đông xuống phía Nam thành phố Hồ Chí Minh dọc theo các con sông: sông Đồng Nai, sông Sài Gòn, sông Nhà Bè, sông Soài Rạp. 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 (trước ấp xếp), phần lớn các bến cảng và hạ tầng kết nối các bến cảng thuộc cảng biển thành phố Hồ Chí Minh nằm trong đô thị thành phố Hồ Chí Minh.

- Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu là cảng biển đặc biệt, các khu bến cảng chủ yếu trên Sông Dinh và Sông Cái Mép-Thị Vải, trải dài trên khu vực thị xã Phú Mỹ (hiện nay gồm 5 phường và 5 xã), ở cửa ngõ ra Biển Đông, nằm trên tuyến hàng hải quốc tế đi qua Biển Đông, rất thuận lợi cho tàu biển quốc tế trọng tải lớn. Các khu bến cảng được kết nối bởi hệ thống đường bộ: Quốc lộ 51, Đường 965, 991B, 965B, cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu; hệ thống đường thủy nội địa trên sông Sài Gòn – Đồng Nai, cho phép xà lan vận chuyển container từ ICD ở Bình Dương, Đồng Nai, Thành phố Hồ Chí Minh về cảng.

- Cảng Bình Dương là cảng biển loại 3, nằm trên ngã ba sông Đồng Nai giao với sông Sài Gòn, kết nối trực tiếp cụm cảng biển quốc tế Cái Mép –Thị Vải và Cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh thông qua kết nối hệ thống vận tải thủy nội địa trên sông Đồng Nai và hệ thống đường bộ đường 747A, 747B, 746 đến Quốc lộ 13 và cao tốc Mỹ Phước – Tân Vạn.

(Phụ lục 1- Quy hoạch phát triển Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050)

2. Định hướng hạ tầng giao thông kết nối

Căn cứ Quyết định số 140/QĐ-TTg năm 2025 ngày 16 tháng 01 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, điểm 7 tiết b khoản 4 mục II:

“Triển khai thực hiện các quy hoạch giao thông vận tải đã được phê duyệt, trong đó ưu tiên, tập trung phát triển hạ tầng giao thông kết nối đến cảng gồm:

- Đường bộ: đầu tư xây dựng tuyến Đường liên cảng Cát Lái - Phú Hữu kết nối khu bến Cát Lái - Phú Hữu vào cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây và đường Vành Đai 3; xây dựng đường Vành đai 3 và kè kín Vành đai 2; mở rộng đường Nguyễn Duy Trinh (Đoạn từ đường Vành đai 2 đến Khu công nghiệp Phú Hữu), xây dựng nút giao Mỹ Thủy hoàn chỉnh, mở rộng đường Nguyễn Thị Định từ nút giao Mỹ Thủy đến Phà Cát Lái; mở rộng trục đường Bắc Nam đoạn từ Nguyễn Văn Linh đến nút giao Bà Chiêm; xây mới trục đường Bắc Nam đoạn từ cầu Bà Chiêm đến Khu Công nghiệp Hiệp Phước; xây dựng nút giao Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Hữu Thọ hoàn chỉnh; tuyến cao tốc Biên Hòa - Vũng

Tàu, đoạn Biên Hòa - Cái Mép kết nối khu cảng Cái Mép - Thị Vải; tuyến trục Bắc - Nam vào khu Hiệp Phước, các tuyến kết nối với khu vực cảng trong khu công nghiệp; các tuyến đường liên cảng, các tuyến kết nối tới các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải (cầu Phước An kết nối đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải với Cao tốc Bến Lức Long Thành).

- Đường thủy nội địa và ven biển: đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến hành lang đường thủy nội địa theo quy hoạch, trong đó ưu tiên cải tạo nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa theo hành lang logistics kết nối giữa Đông Nam Bộ, Tây Nam Bộ đến các cảng biển khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng Tàu; tuyến vận tải thủy quốc tế Cam pu chia.

- Đường sắt và các depot đường sắt đồng bộ: đầu tư tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối với tuyến đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh để vận chuyển hàng hóa từ khu vực Đông Nam Bộ, Tây Nguyên và liên vận quốc tế về khu vực Cái Mép."

Như vậy: Theo quy hoạch đến năm 2030 thì định hướng giao thông kết nối đến cảng chủ yếu là đường bộ. Thị phần vận tải đường bộ kết nối cảng biển: vận tải đường bộ chiếm từ 57,9% đến 69,7% (thực tế hiện nay vận chuyển bằng đường bộ trên 80%)

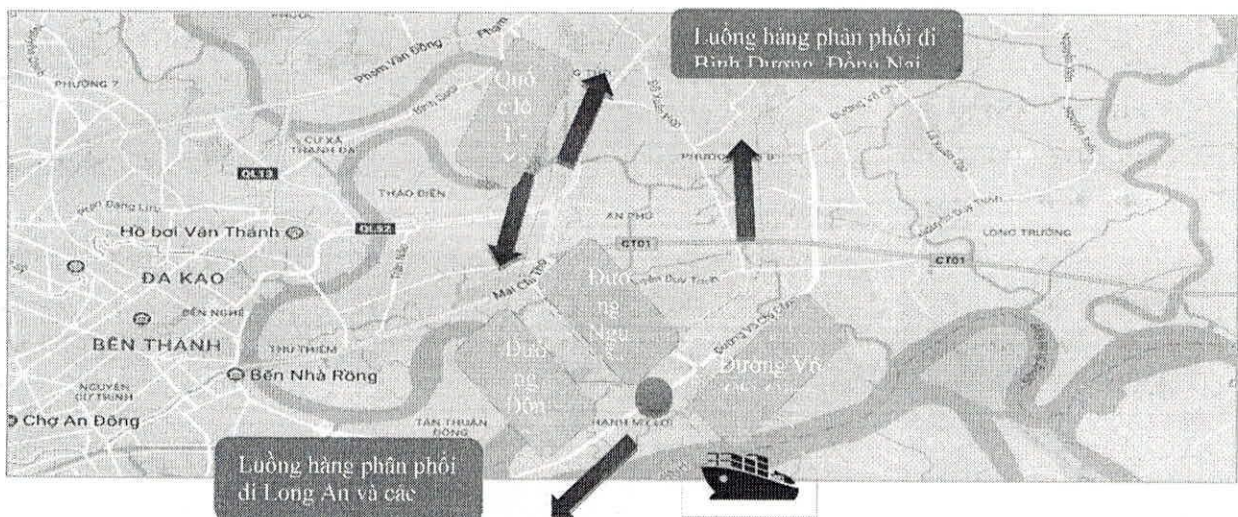
3. Khái quát về hiện trạng kết cấu hạ tầng kết nối cảng biển và tình hình giao thông kết nối

3.1. Cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

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, Võ Nguyên Giáp, Mai Chí Thọ, Đồng Văn Cống, Nguyễn Thị Định để ra vào cảng Cát Lái. 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 + 02 làn xe 02 bánh).



+ Nút giao thông Mỹ Thủy: đã đầu tư 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 Cát Lái (02 làn xe). Hiện đang triển khai thực hiện giai đoạn 2 theo quy hoạch.

+ Đường Vành đai 2 (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): dự kiến khởi công cuối năm 2025.

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

+ Đường Nguyễn Duy Trinh (đoạn từ đường Nguyễn Thị Tư đến Vành đai 2, lộ giới quy hoạch 30m): hiện có bề rộng trung bình 7m và Thành phố đang giao Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng các công trình giao thông nghiên cứu 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 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 đầu tư xây dựng 02 hầm chui trên đường Nguyễn Văn Linh (03 làn xe) và các đường nhánh rẽ.

- Tại khu vực cảng Tân Thuận: các loại xe lưu thông qua đường Huỳnh Tấn Phát (rộng 14m) và đường Lưu Trọng Lư (rộng 7m), đường Trần Xuân Soạn (rộng 7m) để ra vào đường Liên cảng A5 (rộng 16m). Các tuyến đường ra vào cảng chưa được đầu tư theo đúng quy hoạch và hiện đã vượt quá khả năng thông hành gây quá tải giao thông khu vực, đặc biệt tại nút giao Lưu Trọng Lư – Huỳnh Tấn Phát và Huỳnh Tấn Phát – Trần Xuân Soạn.

- Khu bến cảng trên sông Sài Gòn: Cơ bản đã di dời các khu bến cảng trên sông Sài Gòn theo quy hoạch.

- Khu bến trên sông Nhà Bè (Quận 7, huyện Nhà Bè): chủ yếu là cảng chuyên dùng (xi măng, xăng dầu, khí gas). Hiện các tuyến đường lưu thông ra vào cảng như đường Đào Trí, đường Huỳnh Tấn Phát, đường Hoàng Quốc Việt, Nguyễn Lương Bằng chưa được đầu tư theo đúng quy hoạch. Đường Huỳnh Tấn Phát mặc dù mới được nâng cấp, cải tạo tuy nhiên vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu lưu thông của các phương tiện ra vào cảng.

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 23.000 đến

28.000 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 32.000 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.

b) Đường sắt: mạng lưới đường sắt không được kết nối trực tiếp với các cảng, do cơ sở đã cũ kỹ nên giao thông đường sắt thành phố Hồ Chí Minh không phát triển, chỉ chiếm khoảng 6% khối lượng hàng hóa.

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.

3.2. Cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu

Hiện nay việc kết nối hệ thống Cảng Cái Mép - Thị Vải thông qua các tuyến đường trong khu công nghiệp Phú Mỹ để kết nối Quốc lộ 51 đang gặp khó khăn do các công trình trọng điểm chưa được đầu tư hoàn thành như cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu, Cầu Phước An, Cao tốc Bến Lức - Long Thành.

Khi cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu hoàn thiện, việc kết nối đồng bộ với Quốc lộ 51 sẽ nâng cao hiệu quả liên kết giữa đường cao tốc và cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải, góp phần phát triển logistics và thu hút đầu tư khu công nghiệp ven tuyến. Quốc lộ 51 sẽ trở thành trục chính hành lang kinh tế Đông Nam Bộ, giảm tải cho các tuyến quá tải và thúc đẩy phát triển đô thị, công nghiệp tại Đồng Nai, Phú Mỹ và Vũng Tàu. Hiện nay, Quốc lộ 51 là tuyến huyết mạch nối TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu, đang trong tình trạng xuống cấp, hư hỏng nghiêm trọng. Đồng thời, lưu lượng phương tiện ra vào cảng qua Quốc lộ 51 rất lớn, lưu thông tập trung trên Quốc lộ 51 làm cho tình hình ùn tắc càng thêm nghiêm trọng, các ngày cuối tuần, giờ cao điểm thường xuyên ùn tắc giao thông, ảnh hưởng đến việc vận chuyển hàng hóa ra vào cảng Cái Mép, Thị Vải

Căn cứ Quyết định số 1439/QĐ-BTC ngày 22 tháng 4 năm 2025 của Bộ Tài chính về việc điều chuyển tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, trong đó Bộ đã điều chuyển tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ: Quốc lộ 51 (cầu, đường và các công trình phụ trợ gắn liền với đường) từ Bộ Xây dựng về Ủy ban nhân dân Tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu để quản lý theo quy định. Việc điều chuyển Quốc lộ 51 sẽ đưa tuyến này vào hệ thống đường địa phương do Thành phố Hồ Chí Minh chủ trì đầu tư và vận hành. Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Quốc lộ 51 được quy hoạch là đường cấp I với 6 làn xe, việc đầu tư sửa chữa Quốc lộ 51 sẽ được đưa vào danh mục đầu tư công hạ tầng giao thông kết nối cảng biển.

3.3. Cảng biển Bình Dương

- Cảng Bình Dương, nằm trên sông Đồng Nai, phía hạ lưu tiếp giáp cầu Đồng Nai. Tuyến giao thông kết nối Cảng là tuyến đường song hành quay xe dưới chân cầu Đồng Nai của Quốc lộ 1A. Quốc lộ 1A tại khu vực cảng đang được đầu tư với lộ giới quy hoạch 113,5m.

- Hiện nay, các phương tiện vận tải để kết nối với Cảng Bình Dương phải thông qua nút giao Tân Vạn. Nút giao Tân Vạn đang được đầu tư giai đoạn 1 (dự kiến hoàn thành năm 2026) sẽ có 02 tuyến nhánh trong nút giao Tân Vạn giúp các phương tiện lưu thông trên Vành đai 3 có thể tiếp cận được cảng Bình Dương được thuận tiện, tuy nhiên các phương tiện vận tải từ cảng Bình Dương vẫn chưa thể kết nối vào đường Vành đai 3 tại nút giao Tân Vạn mà phải đi theo đường song hành đến nút giao kết nối kế tiếp, khi nút giao Tân Vạn hoàn thiện việc này sẽ được giải quyết.

- Tuyến đường Mỹ Phước – Tân Vạn và tuyến đường Quốc lộ 1A tại khu vực Cảng có lưu lượng giao thông rất lớn thường xuyên xảy ra ùn tắc, nhất là trong thời điểm hiện nay đang đầu tư xây dựng nút giao Tân Vạn của dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh nên việc lưu thông qua nút gặp nhiều khó khăn. Bên cạnh đó, việc tổ chức cho các phương tiện ra và cảng chưa hợp lý dẫn đến thường xuyên ùn tắc giao thông trên Quốc lộ 1A. Vận tốc lưu thông bị hạn chế khi đi qua công trình nút giao Tân Vạn đang thi công.

(Phụ lục 2 – Thống kê hệ thống hạ tầng đường bộ chủ yếu kết nối cảng biển)

4. Đánh giá tình hình giao thông sau khi thực hiện thu phí cảng biển, đầu tư nâng cấp cho tuyến hạ tầng kết nối giao thông cảng biển và kết quả thu phí, kim ngạch xuất nhập khẩu trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (trước sắp xếp)

4.1. Đánh giá tình hình giao thông sau khi thực hiện thu phí cảng biển, đầu tư nâng cấp cho tuyến hạ tầng kết nối giao thông cảng biển

Từ khi triển khai thu phí hạ tầng cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh, nhiều dự án giao thông trọng điểm kết nối khu vực cửa khẩu cảng biển đã được chấp thuận chủ trương đầu tư và triển khai thi công như dự án Xây dựng nút giao thông An Phú, dự án Xây dựng nút giao thông Mỹ Thủy, dự án Mở rộng đường Nguyễn Thị Định từ Nút giao Mỹ Thủy đến phà Cát Lái ..., tuy nhiên do các dự án mới triển khai từ năm 2023, 2024 và một số hạng mục mới hoàn thành được đưa vào khai thác, sử dụng nên vẫn chưa phát huy hiệu quả giải quyết dứt điểm được tình trạng ùn tắc giao thông tại khu vực.

Do đó, cần đẩy nhanh việc đầu tư xây dựng các công trình giao thông kết nối khu vực cảng biển theo đúng tiến độ, 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.

(Phụ lục 3: Danh mục các dự án kết nối hạ tầng cảng biển)

4.2. Kết quả thu phí

Kết quả 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 Hồ Chí Minh từ ngày 01/04/2022 đến 31/8/2025 như sau:

ĐVT: 1.000 đồng

Năm	Dự toán thu phí được giao	Số thu phí thực hiện	Tỷ lệ số thu/dự toán thu
9 tháng năm 2022	1.971.000.000	1.862.000.000	94,6%
2023	2.000.000.000	2.036.000.000	101,8%
2024	2.100.000.000	2.151.000.000	102,43%
2025 (đến 31/8)	2.150.000.000	1.453.000.000	67,58%
Tổng		7.502.000.000	

4.3. Sản lượng và kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

a) Sản lượng hàng hóa giai đoạn 2022-2024

Nội dung	Đơn vị tính	Quy hoạch 2030	2022	2023	2024
1. Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh					
Xuất khẩu	Tấn		39.560.651	39.076.213	41.964.437
	TEU		2.863.967	2.720.737	2.876.290
Nhập khẩu	Tấn		61.299.860	65.092.358	75.241.543
	TEU		3.309.824	3.248.765	3.512.118
Nội địa	Tấn		58.665.288	60.834.788	70.384.976
	TEU		1.867.075	1.945.687	2.102.418
Cộng	Tấn	228.000.000 250.000.000	159.525.799	165.003.359	187.590.956
	TEU	11.410.000 – 12.800.000	8.040.866	7.915.189	8.490.826
2. Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu					
Xuất khẩu	Tấn		26.651.103	28.686.590	37.212.611
	TEU		2.413.247	2.530.268	3.312.528
Nhập khẩu	Tấn		35.082.703	36.553.611	45.671.457
	TEU		2.155.680	1.928.576	2.731.030

Nội địa	Tấn		44.217.040	46.216.744	54.771.588
	TEU		3.771.658	3.685.979	4.940.787
Cộng	Tấn	215.000.000 - 236.900.000	105.950.846	111.456.945	137.655.656
	TEU	16.250.000- 18.250.000	8.340.585	8.144.823	10.984.345
3. Cảng biển Bình Dương					
Xuất khẩu	Tấn		0	0	0
	TEU		0	0	0
Nhập khẩu	Tấn		0	0	0
	TEU		0	0	0
Nội địa	Tấn		32.844.422	4.925.315	6.552.693
	TEU		3.852.273	5.207.700	825.857
Cộng	Tấn	4.000.000	32.844.422	4.925.315	6.552.693
	TEU	350.000	3.852.273	5.207.700	825.857
Tổng cộng	Tấn	447.000.000- 490.900.000	298.321.067	281.385.619	331.799.305
	TEU	28.010.000- 31.400.000	20.233.724	21.267.712	20.301.028

(Nguồn : Cảng vụ Hàng hải TP.Hồ Chí Minh, Cảng vụ Hàng hải Bà Rịa – Vũng Tàu, Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai)

Phụ lục 4 -Thống kê sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển trên địa bàn TP.Hồ Chí Minh từ năm 2022-2024)

b) Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa

Thống kê số liệu kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh, giai đoạn 2022-2024:

Năm	Nhập khẩu		Xuất khẩu		Tổng kim ngạch (USD)
	Số Doanh nghiệp	Kim ngạch (USD)	Số Doanh nghiệp	Kim ngạch (USD)	
Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh					
2022	29.118	34.153.823.098	10.905	23.242.086.877	57.395.909.974
2023	29.959	28.878.529.228	11.626	21.015.445.547	49.896.974.775
2024	31.848	31.875.149.948	12.000	24.181.531.582	56.056.681.531

Cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu					
2022	869	11.802.121.997	675	2.769.515.497	14.571.637.494
2023	715	10.990.988.170	582	2.762.155.546	13.753.143.716
2024	710	11.095.736.092	602	3.215.735.366	14.311.471.458
Cảng biển Bình Dương					
2022	31	143.796.083	142	25.297.352	169.093.434
2023	33	146.559.191	127	31.744.681	178.303.872
2024	21	132.367.072	178	72.115.697	204.482.769
Tổng cộng					
2022	30.018	46.099.741.178	11.722	26.036.899.726	72.136.640.902
2023	30.707	40.016.076.589	12.335	23.809.345.774	63.828.422.363
2024	32.579	43.103.253.112	12.780	27.469.382.645	70.572.635.758
Tổng kim ngạch XNK của cả nước					
2022		360.650.000.000		371.850.000.000	
2023		327.500.000.000		355.500.000.000	
2024		380.760.000.000		405.530.000.000	

(Nguồn: Chi cục Hải quan Khu vực II)

5. Một số khó khăn vướng mắc trong quá trình thu phí

5.1. Về đối tượng thu phí:

Trong thực tế, các tổ chức, cá nhân kinh doanh, cung cấp dịch vụ kinh doanh, xếp dỡ, lưu giữ, vận chuyển hàng hóa và thực hiện các thủ xuất nhập khẩu hàng hóa thay cho chủ hàng, cơ quan thu phí không thể liên hệ chủ hàng để thu

phí. Do đó, để giải quyết khó khăn này trong khi chưa trình được Hội đồng nhân dân Thành phố điều chỉnh Nghị quyết, Ủy ban nhân dân Thành phố đã có công văn số 944/UBND-KT ngày 29 tháng 3 năm 2022 về việc 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 đối với hàng hóa xuất nhập khẩu qua kho CFS và kho ngoại quan, trong đó giao các doanh nghiệp kinh doanh kho CFS, kho ngoại quan hỗ trợ thu phí của các chủ hàng và nộp phí theo tờ khai vận chuyển độc lập từ cảng về kho CFS và ngược lại.

Để đảm bảo cơ sở pháp lý, cần thiết bổ sung thêm đối tượng nộp phí này trong Nghị quyết.

5.2. Về mức thu phí:

- Mức thu phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập chưa phân biệt giữa hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất và hàng hóa tạm nhập khẩu, tạm xuất khẩu (Theo Điều 48 Luật Hải quan năm 2022), cụ thể:

- Các hàng hóa tạm nhập tạm xuất quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48:

- a) Phương tiện quay vòng để chứa hàng hóa;*
- b) Máy móc, thiết bị, dụng cụ nghề nghiệp để phục vụ công việc trong thời hạn nhất định;*
- c) Máy móc, thiết bị, phương tiện thi công, khuôn, mẫu theo các hợp đồng thuê, mượn để sản xuất, thi công;*
- d) Linh kiện, phụ tùng của chủ tàu nhập khẩu để phục vụ thay thế, sửa chữa tàu biển, tàu bay nước ngoài;*
- đ) Hàng hóa tham dự hội chợ, triển lãm, giới thiệu sản phẩm;*
- e) Hàng hóa khác theo quy định của pháp luật.”*

Các loại hàng hóa nêu trên tạm nhập, tạm xuất không nhằm mục đích kinh doanh nên áp dụng cùng mức phí với hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất là chưa phù hợp. Đề xuất mức thu tương ứng mức thu đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.

5.3. Đối với hàng đóng ghép trong container, chưa quy định mức phí đóng của 1 chủ hàng nhưng có nhiều loại hàng (hàng tạm nhập tái xuất, hàng xuất nhập khẩu, hàng chuyển khẩu...) trong cùng container. Hàng nhỏ lẻ, chủ yếu đáp ứng nhu cầu sử dụng của chủ hàng, không phải mục đích kinh doanh. Do đó, đề xuất áp dụng mức phí của hàng hóa đóng ghép trong container của hàng hóa xuất nhập khẩu.

5.4. Đối với hàng trung chuyển: Tại Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND và Nghị quyết số 07/2022/NQ-HĐND, không quy định mức thu phí đối với hàng trung chuyển. Tuy nhiên Cảng vụ đường thủy nội địa đã có công văn số 178/CVĐTND-QLCB ngày 01 tháng 02 năm 2024 về việc rà soát, xây dựng dự thảo Nghị quyết thay thế Nghị quyết số 10/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố, trong đó Cảng vụ đề nghị xây dựng mức

thu phí cho hàng trung chuyển do loại hàng này cũng sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh (hạ tầng đường biển)

Sau khi nghiên cứu Sở Xây dựng nhận thấy

Căn cứ Quyết định số 422/QĐ-TTg ngày 22 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính Phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2030, tại điểm d khoản 4 Điều 1:

“d) Nhóm cảng biển số 4 Đến năm 2030 hàng hóa thông qua từ 500 đến 564 triệu tấn (hàng container từ 29 đến 33 triệu TEU, chưa bao gồm hàng trung chuyển quốc tế); hành khách từ 2,8 đến 3,1 triệu lượt khách. Tầm nhìn đến năm 2050: đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,5 đến 3,8 %/năm; hành khách tăng trưởng bình quân khoảng từ 0,9 đến 1,0 %/năm. Hoàn thành đầu tư các bến cảng Cái Mép Hạ, tiếp tục đầu tư khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ Thành phố Hồ Chí Minh để hình thành cụm cảng trung chuyển quốc tế quy mô lớn có tầm cỡ khu vực Châu Á và quốc tế tại cửa sông Cái Mép (bao gồm khu bến Cái Mép và Cần Giờ), hoàn thành công tác di dời các bến cảng trên sông Sài Gòn và tiếp tục nghiên cứu di dời các khu bến khác phù hợp với phát triển không gian đô thị Thành phố Hồ Chí Minh.”

Tại công văn số 5030/VPCP-TH ngày 16 tháng 7 năm 2024 của Văn phòng Chính phủ về việc khai thác các cảng biển Việt Nam, trong đó truyền đạt ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Lê Minh Khái: *“khẩn trương có giải pháp phù hợp theo thẩm quyền hoặc đề xuất giải pháp, báo cáo Thủ tướng Chính Phủ, cấp có thẩm quyền để tận dụng cơ hội, phát huy lợi thế, tiềm lực đất nước, thu hút tối đa hàng trung chuyển khu vực qua Việt Nam, nâng cao năng lực cảng biển Việt Nam”*

Như vậy, theo quy hoạch tổng thể, Thành phố Hồ Chí Minh sẽ hình thành cụm cảng trung chuyển quốc tế quy mô lớn, hướng đến trở thành trung tâm logistics khu vực và quốc tế nhằm thu hút các hãng tàu, hãng vận tải, chủ hàng, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trong và ngoài nước tham gia vào chuỗi cung ứng vận tải. Ngoài ra hàng trung chuyển là loại hàng hóa được vận chuyển từ nước ngoài đến một cảng hoặc kho ở Việt Nam, sau đó được xử lý, lưu giữ tạm thời và cuối cùng được chuyển lên phương tiện khác để tiếp tục hành trình đến một nước khác, không tiêu thụ tại Việt Nam. Mục đích của hoạt động này là tối ưu hóa chi phí vận chuyển, kết nối các tuyến đường khác nhau và nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng toàn cầu. Do đó, Sở Xây dựng không đưa hàng trung chuyển vào đối tượng thu phí hạ tầng cảng biển nhằm khuyến khích hàng trung chuyển từ khu vực các nước Châu Á và quốc tế khác dịch chuyển về Việt Nam, cụ thể là Cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.

5.5. Đối với hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong container của 1 chủ hàng có trọng lượng < 1.000 kg: thực tế rất nhiều trường hợp hàng hóa có trọng lượng < 1.000 kg, số thu phí hàng hóa có trọng lượng < 1.000 kg thấp nhưng mất rất nhiều thời gian và công sức của các đơn vị Cảng

vụ đường thủy nội địa, Cục Hải quan Thành phố, Các cảng... kiểm soát trong việc phối hợp xác minh trọng lượng hàng hóa để kiểm tra xác định phí. Cụ thể:

+ Năm 2022 (09 Tháng, từ 1.4.22 đến 31.12.22) có 29.391 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/1.767.191 tờ khai (tỉ lệ 1,66 %), tương ứng số thu 152 triệu/1.869 tỷ đồng (tỉ lệ 0,008%).

+ Năm 2023 có 49.555 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/2.451.101 tờ khai (tỉ lệ 2,02%), tương ứng số thu 254 triệu/2.036 tỷ đồng (tỉ lệ 0,012%);

+ Năm 2024 có 36.330 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/2.684.880 tờ khai (tỉ lệ 1,35%), tương ứng số thu 195 triệu/ 2.151 tỷ đồng (tỉ lệ 0,01%);

+ Năm 2025 (tính đến ngày 31/8/2025) có 42.249 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/ 1.771.671 tờ khai (tỉ lệ 2,38%), tương ứng số thu 238 triệu/ 1.771 tỷ đồng (tỉ lệ 0,016 %);

Đồng thời những hàng hóa có trọng lượng nhỏ, phần lớn để đáp ứng nhu cầu sử dụng không phải mục đích kinh doanh. Do đó, để giảm bớt khối lượng công việc, tập trung thu và đơn đốc thu các tờ khai có giá trị lớn nên đề nghị miễn thu phí đối với hàng hóa đóng ghép trong container của một chủ hàng có trọng lượng <1.000 kg.

5.5. Đối với hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu được đưa vào và rời các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC: Dự án BOT xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu, thành phố Thủ Đức đã hoàn tất và đưa vào thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ. Đây là con đường độc đạo vào 2 bến cảng : Tân Cảng- Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC. Bến Tân Cảng - Phú Hữu là một phần của cảng Cát Lái, cảng container lớn nhất Việt Nam; bến cảng SP-ITC chính là cảng xuất nhập khẩu hàng hóa lớn thứ hai tại TP.HCM, là cửa ngõ để tiếp nhận và trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu cho các bến cảng ở Cái Mép, cảng nước sâu lớn nhất tại Việt Nam hiện nay. Do đó:

- Hàng hóa được vận chuyển từ các tỉnh phía Đông-Tây Thành phố Hồ Chí Minh vào 2 cảng này, các phương tiện sẽ phải đóng tiền giá dịch vụ sử dụng dịch vụ đường bộ tại trạm BOT Xa lộ Hà Nội (155.000 đồng/lượt đối với xe tải >18T và cont 40ft), Trạm thu phí Long Phước trên cao tốc TP.Hồ Chí Minh-Long Thành-Dầu Giây (163.000 đồng/lượt/container rỗng, 342.000 đồng/lượt/container có hàng).

- Hàng hoá được vận chuyển từ các tỉnh phía Nam vào TP. Hồ Chí Minh sẽ nộp giá dịch vụ sử dụng đường bộ tại trạm BOT cầu Phú Mỹ (80.000 đồng/lượt xe); trạm BOT đường Nguyễn Văn Linh (35.000 đồng/lượt xe tải 18 tấn).

- Khi hàng hóa vào các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC, dự kiến các phương tiện vận chuyển phải đóng giá dịch vụ sử dụng đường bộ của dự án BOT xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu (Giá tối đa: 133.000 đồng/lượt với xe tải >18T và cont 40ft).

- Ngoài nộp giá dịch vụ sử dụng đường bộ tại các Trạm nêu trên, các doanh nghiệp còn phải đóng phí hạ tầng cảng biển khi đưa hàng vào cảng, rời các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC với mức phí 250.000 đồng/container 20 feet và 500.000 đồng/container 40 feet.

Điều này, sẽ tạo gánh nặng lớn cho doanh nghiệp về chi phí, tác động tiêu cực đến hoạt động sản xuất, kinh doanh cho doanh nghiệp nói riêng và của Thành phố Hồ Chí Minh nói chung, nhất là đang trong giai đoạn hồi phục sau dịch Covid-19. Các Doanh nghiệp đã có văn bản kiến nghị nội dung này gửi Ủy ban nhân dân Thành phố, Hội đồng nhân dân Thành phố, Sở Xây dựng. Cụ thể:

+ Đơn kiến nghị ngày 08 tháng 6 năm 2024 của Công ty TNHH Việt Hoàng gửi Thủ tướng Chính Phủ, Bộ Giao thông vận Tải, Ủy ban nhân dân Thành phố về bất cập của việc thu phí đường bộ trạm BOT đường Nguyễn Thị Tư vào khu công nghiệp Phú Hữu, Phường Phú Hữu, Thành phố Thủ Đức, trong đó Công ty kiến nghị: Tuyến đường Nguyễn Thị Tư vào Khu công nghiệp Phú Hữu là tuyến đường độc đạo vào Cảng SP-ITC, Tân Cảng, xe ra vào trên cùng 1 tuyến đường, doanh nghiệp phải chi trả phí đường bộ cho cả chiều vào và chiều ra; đồng thời phải trả cả phí hạ tầng cảng biển, phí chồng phí. Đề nghị không thu phí đường bộ qua trạm BOT Phú Hữu.

+ Công văn số 27/CV-DNCCB ngày 27 tháng 6 năm 2024 của Hội Doanh nhân cựu chiến binh về việc bảo vệ quyền lợi của Doanh nhân Cựu chiến binh, trong đó Hội có ý kiến: Tại Phường Phú Hữu Thành phố Thủ Đức là hỗn hợp của các khu công nghiệp và dân cư, khi mà tất cả các cửa ngõ của Thành phố đều thiết lập các Trạm Thu phí đường bộ như BOT Xa lộ Hà Nội, BOT Phú Mỹ, BOT Long Phước, BOT An Suối An Lạc... và khi vào khu công nghiệp Phú Hữu lại phải nộp phí đường bộ BOT Phú Hữu cho cự ly chưa đến 3km, vào Cảng phải nộp phí sử dụng kết cấu hạ tầng cảng biển cho Thành phố, đề nghị Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét chỉ đạo giúp đỡ doanh nghiệp lấy lại sự công bằng, góp phần vào công cuộc phát triển xã hội công bằng dân chủ và văn minh, tạo động lực phát triển đất nước.

+ Đơn kiến nghị ngày 22 tháng 05 năm 2024 của Công ty TNHH Nông sản Trần Quang về thu phí đường bộ trạm BOT đường Nguyễn Thị Tư vào khu công nghiệp Phú Hữu, Phường Phú Hữu, Thành phố Thủ Đức, trong đó Công ty kiến nghị: Đề đưa một container hàng hóa từ TP.HCM xuất khẩu ra thị trường nước ngoài và ngược lại doanh nghiệp XNK đã và đang gánh chịu tất nhiên chi phí và phí dịch vụ sử dụng đường bộ BOT cho tất cả các tuyến đường vận chuyển từ các KCN trên địa bàn thành phố HCM và các tỉnh/thành ra vào các Cảng biển tại KCN Phú Hữu: BOT Xa lộ Hà Nội, BOT cầu Phú Mỹ, BOT Nguyễn Văn Linh, BOT cao tốc Long Phước-Long Thành, BOT cao tốc Long Phước-Dây Giây, phí cơ sở hạ tầng cảng biển cho TP.HCM, nay phải chịu gấp đôi mức phí BOT Phú Hữu để ra và vào cảng là bất hợp lý. Việc áp dụng thu phí cho công trình trạm BOT Phú Hữu là phí chồng phí. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu đã chịu rất nhiều phí, việc gánh thêm phí BOT Phú Hữu là gánh nặng rất lớn và bất công cho doanh nghiệp, kiến nghị Thành phố xem xét không thu phí tuyến đường Nguyễn Thị Tư

hoặc có phương án bù đắp riêng cho chủ đầu tư dự án để giảm bớt gánh nặng chi phí và hỗ trợ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

+ Công văn số 213/CV-ITC ngày 11 tháng 8 năm 2022 của Công ty CP vận tải & thương mại quốc tế về việc kiến nghị không thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ dự án BOT xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào KCN Phú Hữu, trong đó Công ty kiến nghị: Trong khu CN Phú Hữu có 3 đơn vị chính đang hoạt động là Cảng Container quốc tế SP-ITC, Trạm Nghiền xi măng Hà Tiên và Cảng Tân Cảng-Phú Hữu, tuyến BOT này là tuyến đường độc đạo để ra vào KCN, việc thu phí cả chiều vào và chiều ra là bất công, gây ảnh hưởng lớn đến tất cả khách hàng xuất nhập khẩu qua hệ thống Cảng Container quốc tế SP-ITC và Cảng Tân Cảng-Phú Hữu. Kiến nghị Ủy ban nhân dân Thành phố, Sở Giao thông vận tải, Sở Tài chính nghiên cứu giải pháp dùng nguồn thu phí hạ tầng cảng biển để mua lại dự án xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu. Việc mua lại dự án này là hoàn toàn phù hợp với mục đích thu phí hạ tầng cảng biển được nêu trong Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố.

+ Đơn cầu cứu ngày 05 tháng 6 năm 2024 của Công ty TNHH Vận tải biển Thăng Lợi về việc phản ánh ảnh hưởng của việc thu phí trạm BOT đường Nguyễn thị Tư đi vào Khu công nghiệp Phú Hữu, phường Phú Hữu, Thành phố Thủ Đức, trong đó Công ty kiến nghị Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét miễn phí hoặc có phương án bù đắp riêng cho Chủ đầu tư dự án BOT để giảm bớt gánh nặng tài chính và tác động cạnh tranh đối với doanh nghiệp và khách hàng XNK;

+ Đơn cầu cứu ngày 27 tháng 5 năm 2024 của Công ty TNHH Chánh Dương, trong đó Công ty kiến nghị Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét miễn phí hoặc có phương án bù đắp riêng cho Chủ đầu tư dự án BOT;

+ Đơn cầu cứu ngày 27 tháng 5 năm 2024 của Công ty TNHH Chánh Dương, trong đó Công ty kiến nghị Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét miễn phí hoặc có phương án bù đắp riêng cho Chủ đầu tư dự án BOT;

+ Đơn kiến nghị ngày 10 tháng 6 năm 2024 của Công ty QLT Logistics , trong đó Công ty kiến nghị Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét miễn giảm hoặc giảm trừ chi phí thu hoặc thay đổi phương án hoặc có phương án bù đắp riêng cho Chủ đầu tư dự án BOT;

+ Đơn cầu cứu ngày 08 tháng 6 năm 2024 của Công ty TNHH Industrial Viet Nam, trong đó Công ty kiến nghị Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét miễn phí hoặc có phương án bù đắp riêng cho Chủ đầu tư dự án BOT;

+ Công văn số 241/2025/CV-ITC-DA ngày 18 tháng 9 năm 2025 của Công ty Cổ phần vận tải và thương mại quốc tế về kiến nghị giải pháp giảm trừ phí BOT Phú Hữu vào phí sử dụng hạ tầng cảng biển, trong đó Công ty kiến nghị giảm mức phí sử dụng hạ tầng cảng biển tương ứng 2 chiều qua trạm BOT Phú Hữu

.....

Sau khi nghiên cứu ý kiến của các doanh nghiệp, đặc thù độc đạo của đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu cùng tình hình thu phí của các Trạm BOT ở các cửa ngõ của Thành phố, Sở Xây dựng nhận thấy các kiến nghị của doanh nghiệp là có cơ sở. Tuy nhiên, đề xuất Thành phố mua lại dự án BOT Phú Hữu từ nguồn thu phí hạ tầng cảng biển là chưa thể thực hiện được do hiện nay chưa có quy định của pháp luật về việc nhà nước mua lại các dự án BOT, đồng thời việc thu phí dịch vụ đường bộ của trạm BOT Phú Hữu phải tuân thủ hợp đồng, phương án tài chính đã ký kết giữa Ủy ban nhân dân Thành phố với chủ đầu tư. Việc miễn, giảm phí dịch vụ đường bộ của trạm BOT Phú Hữu cho các phương tiện vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu chưa được quy định trong hợp đồng cũng như quy định của pháp luật, nếu thực hiện miễn giảm sẽ phá vỡ phương án tài chính của Hợp đồng BOT cũng như ảnh hưởng đến tình hình hoạt động của các Trạm BOT khác trên địa bàn Thành phố.

Do đó, để chia sẻ khó khăn với các Doanh nghiệp, Sở Xây dựng đề xuất xem xét giảm phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa **vào cảng, rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ -đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu** tương ứng với mức giá tối đa 2 lượt của dịch vụ sử dụng đường bộ tại Trạm BOT Phú Hữu (Quyết định số 705/QĐ-UBND ngày 08 tháng 3 năm 2024). Cụ thể:

Giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ tại Trạm BOT Phú Hữu: Xe chở hàng bằng container 20ft: 66.000 đồng/lượt; Xe chở hàng bằng container 40ft: 133.000 đồng/lượt

Tỷ lệ giữa mức thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ và mức thu phí hạ tầng cảng biển:

+ Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập

++ Container 20ft: $66.000 \times 2 / 2.200.000 \times 100\% = 6\%$

++ Container 40ft: $133.000 \times 2 / 4.400.000 \times 100\% = 6\%$

+ Hàng trung chuyển, chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu

++ Container 20ft: $66.000 \times 2 / 250.000 \times 100\% = 53\%$

++ Container 40ft: $133.000 \times 2 / 500.000 \times 100\% = 53,2\%$

Đề xuất mức giảm phí hạ tầng cảng biển đối với hàng vào cảng, rời Tân Cảng-Phú Hữu và cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua Trạm thu phí Phú Hữu như sau: Đối với Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập tỷ lệ giảm là 6% mức thu phí hạ tầng cảng biển; Đối với Hàng trung chuyển, chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu tỷ lệ giảm là 53% mức thu phí hạ tầng cảng biển.

Dự kiến số thu phí giảm:

Số liệu hàng hóa vào cảng và rời cảng bằng đường bộ qua Trạm thu phí Phú Hữu (theo đơn vị báo cáo) năm 2024

Cảng	Cont 20 ft	Cont 40ft	Quy đổi về cont 20ft	Số tiền giảm (đồng)
Cảng SP-ITC	115.913	199.568	515.049	
Tân Cảng Phú Hữu – Cổng G	73.081	85.418	243.917	
Cộng			758.966	11.562.096.000
Trong đó:				
- Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập; (0,2%)				
+ Container 20ft (0,2%)			1.518	200.376.000
- Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan			757.448	11.361.720.000

5.6. Về tỷ lệ trích để lại

Tại tiết c khoản 4 Điều 1 Nghị quyết 07/2022/NQ-HĐND quy định:

Về tỷ lệ trích để lại số thu phục vụ cho công tác thu phí: Trong thời gian chưa có số liệu dự toán thu, chi thực tế từ việc thu phí, giao Ủy ban nhân dân thành phố điều hành việc quản lý, sử dụng và thanh quyết toán tiền phí phục vụ công tác thu phí bảo đảm đúng quy định của Luật Phí và Lệ phí và các văn bản hướng dẫn liên quan với tổng số tiền trích để lại cho đơn vị thu phí tối đa không quá 1,5% trên tổng số phí thu được. Sau một năm thực hiện Đề án, Ủy ban nhân dân thành phố đánh giá lại tình hình thu phí và chi phí phục vụ công tác thu phí để xác định tỷ lệ trích để lại cho phù hợp trình Hội đồng nhân dân thành phố xem xét, quyết định.

Hiện nay, qua 2 năm thu phí, việc thực hiện các nội dung chi phí trong thực tế đã tương đối ổn định, Sở Xây dựng đã xác định tỷ lệ trích để lại cho công tác thu phí trên cơ sở các khoản chi phải thực hiện. Cần thiết phải báo cáo Hội đồng nhân dân Thành phố để quyết định tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí. Cụ thể:

Đơn vị tính: đồng

Năm	Số thu	Số chi	Nộp NS	Tỷ lệ chi phục vụ thu phí
1	2	3	4	5 = (3)/(1)
9 tháng năm 2022	1.862.450.131.898	24.770.586.756	1.834.513.379.920	1,33%
Năm 2023	2.036.220.588.663	30.543.308.830	2.005.677.279.833	1,5%
Năm 2024	2.151.247.835.705	32.268.717.536	2.118.979.118.169	1,5%
Năm 2025 (ước TH)	2.150.000.000.000	32.250.000.000	2.117.750.000.000	1,5%

(Phụ lục 5 : Bảng tổng hợp thu-chi phí hạ tầng cảng biển)

Trên cơ sở số chi thực tế, Sở Xây dựng đề xuất tỷ lệ trích để lại là 1,5% trên tổng số thu phí thu được.

5.7. Về hình thức thu phí:

Theo Nghị quyết là “Không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống 24/7 của Hải quan Thành phố.”

Thực tế hiện nay, có rất nhiều hình thức thanh toán không dùng tiền mặt như sử dụng ví điện tử, thanh toán trực tuyến... Do đó, cần sửa đổi nội dung hình thức thu phí cho phù hợp và thuận lợi cho các doanh nghiệp nộp phí.

III. Nội dung đề xuất

1. Cơ sở pháp lý

1.1. Về danh mục phí

- Luật phí và lệ phí năm 2015, trong đó Phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu thuộc Danh mục phí, lệ phí quy định tại Phụ lục 1, mục II, khoản 1.

- 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).”

1.2. Về khu vực cửa khẩu cảng biển

- Luật Biên giới quốc gia 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 năm 2015; tại 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.”

Theo quy định nêu trên thì cảng biển bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng

Căn cứ khoản 8 Điều 4 Bộ Luật Hàng hải năm 2015 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.”

Về vị trí địa lý khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh sau sắp xếp, toàn bộ các khu bến cảng thuộc cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, hệ thống nhà xưởng, kho bãi, trụ sở, cơ sở dịch vụ... đều kết nối với nhau bằng hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy. Như vậy vùng đất cảng bao gồm cả hệ thống giao thông kết nối các bến cảng, nhà xưởng, kho bãi.

2. Mục đích, quan điểm xây dựng

a) Mục đích:

- Bảo đảm cho việc thu phí hạ tầng cảng biển đơn giản, rõ ràng, dễ sử dụng, nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật;

- Bổ sung thêm đối tượng nộp phí trong thực tế phát sinh, bổ sung thêm trường hợp miễn thu phí; bổ sung tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí cho phù hợp công tác thu phí trong thực tế.

- Giải quyết các tồn tại, vướng mắc phát sinh khi triển khai Nghị quyết 10/2020/NQ-HĐND, Nghị quyết 07/2022/NQ-HĐND về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND khoản 5 Mục II nêu trên;

- Triển khai 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 sau sắp xếp, cụ thể là 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 Bà Rịa – Vũng Tàu và Cảng biển Bình Dương.

b) Quan điểm xây dựng:

- Phù hợp với các quy định Luật ngân sách, Luật Hải quan, Luật Thương mại và các văn bản hướng dẫn

- Đảm bảo trình tự, thủ tục xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo quy định tại Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các Nghị định có liên quan.

- Xây dựng mức thu phí cho đầy đủ các đối tượng và có tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí phù hợp quy định hiện hành và tình hình thực tế.

c) Tên gọi và thẩm quyền ban hành

- 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. Phạm vi áp dụng, đối tượng áp dụng

3.1. Phạm vi áp dụng

Khu vực cửa khẩu Cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương).

3.2. Đối tượng áp dụng

a) Đối tượng chịu phí:

Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu

b) Đối tượng nộp phí:

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu 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.

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh cung cấp dịch vụ kinh doanh, xếp dỡ, lưu giữ, vận chuyển : Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu 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.

4. Mức thu phí

4.1. Nguyên tắc đề xuất mức thu

- Mức thu phí phù hợp khả năng đóng góp của người nộp, thuận lợi cho người nộp phí và cơ quan thu phí;

- Mức thu phí được đề xuất trên cơ sở :

+ Mức thu phí đã được Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh ban hành tại:

++ Nghị Quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về 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;

++ Nghị quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 07 năm 2022 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị Quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về 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.

+ Mức thu phí và các trường hợp miễn, giảm thu phí giải quyết được những tồn tại trong thực tiễn thu phí nêu tại khoản 5 Mục II nêu trên.

4.2. Mục tiêu

Tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố để đầu tư, nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng giao thông kết nối cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.

4.3. Mức thu phí đề xuất

Dvt: đồng

<i>Số TT</i>	<i>Loại Hàng hóa</i>	<i>Đơn vị tính</i>	<i>Mức thu phí</i>
<i>1</i>	<i>Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập tái xuất; tạm xuất tái nhập</i>	<i>đồng/cont</i>	
<i>a</i>	<i>Container 20ft</i>	<i>đồng/cont</i>	<i>2.200.000</i>
<i>b</i>	<i>Container 40ft</i>	<i>đồng/cont</i>	<i>4.400.000</i>
<i>c</i>	<i>Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong Container của một chủ hàng hay nhiều chủ hàng*</i>	<i>đồng/tấn</i>	<i>50.000</i>
<i>2</i>	<i>Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ, e khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan</i>		

a	Container 20ft	đồng/cont	250.000
b	Container 40ft	đồng/cont	500.000
c	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong Container của một chủ hàng hay nhiều chủ hàng*	đồng/tấn	15.000

* Nhiều loại hàng hóa đóng ghép trong container của một chủ hàng có tổng khối lượng hàng >1.000 kg thu phí theo mức thu tại điểm c khoản 2 của biểu thu phí nêu trên.

4.4. Đối tượng miễn, giảm 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;

- Miễn thu phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu, hàng xuất khẩu, hàng nhập khẩu được vận chuyển vào cảng, rời cảng bằng phương tiện thủy nội địa hoạt động trên các tuyến đường thủy theo Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy;

- Giảm 50% mức phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu, hàng xuất khẩu, hàng nhập khẩu được vận chuyển vào cảng, rời cảng bằng phương tiện thủy nội địa hoạt động trên các tuyến đường thủy;

- Giảm 6% mức phí đối với Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu;

- Giảm 53% mức phí đối với Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu;

- Miễn thu phí đối với các loại hàng đóng ghép trong Container của cùng chủ hàng có khối lượng <1.000 kg,

4.5. Tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí: 1,5 % trên tổng số thu phí.

4.6. Hình thức thu phí: Không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống thanh toán trực tuyến, ví điện tử của các Ngân hàng, các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.

5. Dự kiến số thu:

Theo thống kê số liệu, tổng lượng hàng hóa theo container qua khu vực cảng biển của cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương là 12.431.966 tương ứng 12.431.966 container 20ft TEU

(không bao gồm sản lượng vận chuyển nội địa), trong đó Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập chiếm tỷ lệ 0,2%, hàng lỏng hàng rời chiếm tỷ lệ 10% (kinh doanh tạm nhập, tái xuất là 5,89%)

5.1. Số thu phí Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập

$$12.431.966 \times 0,2\% \times 2.200.000 \text{ đ} = 54.700.650.000 \text{ đồng}$$

5.1. Số thu phí Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan

$$12.431.966 (100-0,2\%-10\%) \times 250.000 \text{ đ} = 2.790.976.000.000 \text{ đồng}$$

5.3. Số thu phí hàng lỏng hàng rời

- Kinh doanh Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập

$$12.431.966 \times 5,89\% \times 16 \text{ tấn} \times 50.000 \text{ đ/tấn} = 585.793.600.000 \text{ đồng}$$

- Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập, hàng xuất nhập khẩu

$$12.431.966 \times (10\%-5,89\%) \times 16 \text{ tấn} \times 15.000 \text{ đ/tấn} = 122.628.720.000 \text{ đồng}$$

Tổng thu dự kiến 1 năm là: 3.554.097.000.000 đồng

6. Đánh giá tác động 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 biển Thành phố Hồ Chí Minh tạo điều kiện tiến tới 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.

Đồng thời, hệ thống **cảng biển** trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh bao gồm: Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương là khu vực cảng biển trọng tâm của nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm cảng biển số 4). 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 (Cảng biển Đồng Nai và Cảng biển Long An) là rất thấp do chi phí vận chuyển cao và tập quán thói quen xuất nhập khẩu.**

Với nguồn thu bổ sung cho ngân sách thành phố để chi trực tiếp vào việc hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông kết nối 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. Tác động xã hội:

- Đối tượng chịu tác động trực tiếp khi chính sách 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 được áp dụng là các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển thành phố. Theo Đề án phát triển ngành Logistics trên địa bàn thành phố đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 (do Sở Công thương nghiên cứu) thì chi phí logistic chiếm khoảng 18% so với GDP, trong đó các thành phần chi phí bao gồm: 60% là chi phí vận tải, 21% là khoản chi phí cho hoạt động xếp dỡ, 12% là phần chi phí kho bãi, 7% là các chi phí khác. Các doanh nghiệp khảo sát đều đánh giá chi phí logistic cao chủ yếu là do giá xăng dầu cao, ***ùn tắc giao thông và cơ sở hạ tầng giao thông không thuận lợi***. Do đó nếu cải thiện hạ tầng giao thông thì chi phí logistics sẽ giảm.

Ngoài ra, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu qua cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh đã chấp hành thu phí từ năm 2022, khi chính sách thu phí được ban hành, có thể xuất hiện phản ứng, không đồng thuận của một số doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa qua Cảng biển Bà Rịa Vũng Tàu và cảng biển Bình Dương. Tuy nhiên, xét về lợi ích lâu dài thì chính các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, doanh nghiệp logistics sẽ được hưởng lợi từ chính sách khi điều kiện hạ tầng giao thông được cải thiện. Do đó, cần có kế hoạch truyền thông rộng rãi về sự cần thiết và mục tiêu của đề án cũng như phải có sự tham gia quyết liệt của hệ thống chính trị thành phố.

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.

6.4. Tác động về mặt pháp luật

- 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 đã được ban hành trong danh mục thu phí của Luật phí và lệ phí 2015, Nghị định số 120/2016/NĐ-CP và Thông tư số 85/2019/TT-BTC, thuộc thẩm quyền ban hành của Hội đồng nhân dân thành phố. Do đó, việc xây dựng và ban hành mức thu phí này là thực hiện các quy định pháp luật đã có, không phải là ban hành chính sách pháp luật mới theo quy định tại khoản 2, 3, 4 Điều 27 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015.

- Việc thu phí không làm phát sinh thêm thủ tục hành chính mới vì thủ tục thu nộp phí đã có khi ban hành Luật phí và lệ phí 2015. Thủ tục này sẽ thực hiện khi mức phí được ban hành và áp dụng.

- Việc khai phí và nhận thông báo phí, biên lai thu phí được thực hiện hoàn toàn tự động dựa trên dữ liệu hệ thống thông quan của cơ quan Hải quan nên không mất nhiều thời gian để kê khai và nhận kết quả hoàn toàn trên môi trường điện tử.

Việc triển khai thu phí không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống thanh toán trực tuyến, ví điện tử của các Ngân hàng, các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử

- Việc nộp phí không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống thanh toán trực tuyến, ví điện tử của các Ngân hàng, các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử không làm phát sinh thêm chi phí và thời gian đi lại của Doanh nghiệp. Doanh nghiệp có thể sử dụng mọi hạ tầng giao dịch điện tử để thực hiện việc nộp phí.

V. Kết luận và kiến nghị

1. Kết luận

Việc ban hành 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 là hết sức cần thiết nhằm huy động nguồn lực xã hội để đầu tư xây dựng, nâng cấp, bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông kết nối các bến cảng góp phần giảm tình trạng ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, tiết kiệm chi phí xã hội.. từ đó nâng cao hiệu quả khai thác, giảm dần chi phí logistic (chi phí vận tải), nâng cao năng lực cạnh tranh cho Thành phố Hồ Chí Minh

2. Kiến nghị

Ủy ban nhân dân Thành phố kính trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét và thông qua 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.

ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ

Phụ lục 1

Quy hoạch phát triển Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

(Theo Quyết định số 1711/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt Quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 917/QĐ-BXD ngày 26 tháng 06 năm 2025 của Bộ Xây dựng về phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Bình Dương thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 16 tháng 01 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050)

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
					KB thấp÷KB cao					
CẢNG BIỂN TP. HỒ CHÍ MINH										
-	Bến cảng, cầu cảng chính	87/13.690,6			89/16.588,2÷94/18.588,2		221,8÷290,6	1.567	204	
-	Bến cảng, cầu cảng khác	12/1.227,3			52/4.706,1÷54/5.006,1					
I	KHU BẾN CÁT LÁI - PHÚ HỮU									
-	Bến cảng, cầu cảng chính	18/3.401,6			22/3.640,6÷22/3.640,6		91,9÷100,4	294	22	
+	Bến cảng tổng hợp, container, hàng rời	15/3.053,8	30.000 và 45.000 giảm tải		15/3.053,8÷15/3.053,8	30.000 và 45.000 giảm tải	90,3÷98,8	264	19	
+	Bến cảng hàng lỏng	3/347,8			7/586,8÷7/586,8		1,6÷1,6	30	2	
-	Bến cảng, cầu cảng khác	1/152			10/815,8÷10/815,8		0,6÷1,0	32	3	
1	Bến cảng Container Quốc tế SP-ITC	3/790	45.000 giảm tải	TH, Cont.	3/790÷3/790	45.000 giảm tải	10,8÷12,6	38	5	
2	Bến cảng chuyên dụng Trạm tiếp nhận, nghiền và PP xi măng phía Nam	1/205	20.000	TH (*)	1/205÷1/205	20.000	2,7÷2,7	22	1	
		2/100	1.500	TH (*)	2/100÷2/100	1.500				

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
					KB thấp÷KB cao					
3	Bến cảng Bến Nghé - Phú Hữu									
-	Cầu cảng chính	1/320	30.000	Cont.	1/320÷1/320	30.000	3,8÷4,5	26	3	Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.
-	Cầu cảng khác			CK	1/220÷1/220	5.000				
4	Bến cảng Cát Lái	1/222,8	40.000	Cont.	1/222,8÷1/222,8	40.000	11,4÷12,3	155	9	
5	Bến cảng Tân cảng Cát Lái	5/1.189	45.000 giảm tải	TH, Cont.	5/1.189÷5/1.189	45.000 giảm tải	60,6÷65,7			
		Thg1-22	2.200	TH, Cont.	1/22÷1/22	2.200				
6	Bến cảng xăng dầu Sài Gòn Petro	2/283	32.000	LK (*)	2/283÷2/283	32.000	1,6÷1,6	30	2	
		1/64,7	1.000	LK (*)	5/303,8÷5/303,8	1.000				
7	Bến cảng Xi măng Sao Mai (bến cảng chuyên dùng Cát Lái)									
-	Cầu cảng chính	1/205	20.000	TH (*)	1/205÷1/205	20.000	1÷1	24	1	Khai thác hàng TH
-	Cầu cảng khác			CK (*)	3/109,8÷3/109,8	1.600				
8	Bến cảng khác									
-	Bến cảng Solog	1/152	10.000	CK	3/300÷3/300	5.000	0,3÷0,5	13	1	Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
-	Bến cảng KCN Cát Lái			CK	3/186÷3/186	5.000	0,3÷0,5	19	1	Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.
II	KHU BẾN TRÊN SÔNG SÀI GÒN									
-	Bến cảng, cầu cảng chính	35/5.218,4			2/460÷3/690			50	36	
+	Bến cảng tổng hợp, container, hàng rời	32/4.900								
+	Bến cảng lỏng/khí	3/318								
+	Bến cảng khách				2/460÷3/690	30.000 GT		50	36	
-	Bến cảng, cầu cảng khác	1/123								
1	Bến cảng Sài Gòn	20/2.517,4	30.000							
1.1	Phân cảng Nhà Rồng - Khánh Hội	15/1.744,2	30.000	HK (*)	2/460÷3/690	30.000 GT		50	36	
1.2	Phân cảng Tân Thuận	5/773,2	60.000 giảm tải	TH	Thực hiện di dời, chuyển đổi công năng phù hợp với quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh và tiến trình đầu tư xây dựng các bến cảng tại khu bến Hiệp Phước. Cỡ tàu: trọng tải đến 30.000 tấn hoặc lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện khai thác của luồng hàng hải và tính không thông thuyền công trình vượt sông.					
2	Bến cảng Tân Thuận 2	1/222	60.000 giảm tải	TH						
3	Bến cảng Tân Thuận Đông	1/145	10.000	TH						
4	Bến cảng Bến Nghé	4/816	36.000	TH, Cont.						
5	Bến cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT)	3/678	25.000	Cont.						

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
					KB thấp÷KB cao					
6	Bến cảng ELF gas Sài Gòn	1/178	3.000	LK (*)						
7	Bến cảng Biển Đông	2/140	5.000	LK						
8	Bến cảng Rau Quả	1/222	20.000	TH						
9	Bến cảng Bông Sen (LOTUS)	2/300	60.000 giảm tải	TH						
10	Bến cảng khác									
-	Bến cảng công nghiệp tàu thủy Sài Gòn	1/123	10.000	CK (*)						Đóng mới, sửa chữa tàu
III	KHU BẾN HIỆP PHƯỚC									
-	Bến cảng, cầu cảng chính	18/3.359,4			34/7.772,4÷36/8.372,4		76,9÷96,5	619	74	
+	Bến cảng tổng hợp, container, hàng rời	16/2.881,4	50.000		31/6.964,4÷33/7.564,4	70.000	73,8÷92,5	508	68	
+	Bến cảng lỏng/khi	2/478			3/808÷3/808		3,1÷4	111	6	
-	Bến cảng, cầu cảng khác	5/527,4			27/2.507,4÷28/2.507,4			24	4	
1	Bến cảng tổng hợp Soài Rạp			TH	1/220÷1/220	30.000	2,6÷3,1	11	2	
2	Bến cảng xi măng Thăng Long	1/205,9	15.000	TH (*)	1/205,9÷1/205,9	15.000	1,4÷1,4	14	1	
		1/115	500	TH (*)	2/198÷2/198	2.000				
3	Bến cảng xi măng Fico									
-	Cầu cảng chính	1/105	20.000	TH (*)	1/105÷1/105	20.000	1,5÷1,5	10	1	Khai thác hàng TH
-	Cầu cảng khác	Thg1-19	600	CK (*)	1/19÷1/19	600				

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
					KB thấp÷KB cao					
4	Bến cảng chuyên dùng Nhà máy nghiền Clinker Hiệp Phước	1/114	20.000	TH (*)	1/114÷1/114	20.000	0,5÷0,5	11	1	
		2/34,3	1.000	TH (*)	2/34,3÷2/34,3	1.000				
5	Bến cảng Tân cảng Hiệp Phước									
-	Cầu cảng chính	1/420	50.000	TH, Cont.	1/420÷1/420	50.000	7,8÷8,5	22	4	Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.
-	Cầu cảng khác	2/253,4	2.000	CK	2/253,4÷2/253,4	2.000				
6	Bến cảng điện Hiệp Phước	1/300	40.000	LK (*)	1/300÷1/300	40.000	1,2÷1,2	54	3	
7	Bến cảng xi măng Nghi Sơn (tại Hiệp Phước)									
-	Cầu cảng chính	1/204	20.000	TH (*)	1/204÷1/204	20.000	2÷2	12	1	Khai thác hàng TH
-	Cầu cảng khác	2/255	1.000	CK (*)	2/255÷2/255	1.000				
8	Bến cảng Container Trung tâm Sài Gòn (SPCT)	1/500	50.000	TH, Cont.	3/950÷3/950	50.000	17,6÷19	44	7	
9	Bến cảng chuyên dùng Calofic	1/178	20.000	LK (*)	1/178÷1/178	20.000	0,4÷0,8	11	1	
10	Bến cảng Saint-Gobain Việt Nam	Thg1-52	1.000	TH (*)	1/52÷1/52	1.000	0,8÷0,8	7	0,2	
11		1/167,6	10.000	TH (*)	1/167,6÷1/167,6	10.000	1,2÷1,2	15	1	

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
					KB thấp÷KB cao					
	Bến cảng Xi măng Hạ Long	3/163,2	1.500	TH (*)	3/163,2÷3/163,2	1.500				
12	Bến cảng Hiệp Phước 2									
-	Cầu cảng chính			TH	1/330÷1/330	70.000	3,3÷4	30	2	
-	Cầu cảng khác			CK	2/170÷2/170	5.000				Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.
13	Bến cảng Sài Gòn - Hiệp Phước									
-	Cầu cảng chính	3/800	50.000	TH, Cont.	3/800÷3/800	50.000	6,4÷8	60	8	
-	Cầu cảng khác			CK	9/570÷9/570	5.000				Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.
14	Bến cảng Hiệp Phước 3, 4, 5									03 bến
-	Cầu cảng chính			TH, Cont.	4/1.200÷5/1.500	70.000	13,2÷20	97	17	
-	Cầu cảng khác			CK	5/470÷5/470	5.000				Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.
15	Bến cảng Hiệp Phước 6									
-	Cầu cảng chính			TH, Cont.	2/600÷2/600	70.000	1,5÷2,5	41	7	

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
					KB thấp÷KB cao					
-	Cầu cảng khác			CK	2/260÷2/260	5.000				Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.
16	Bến cảng Hiệp Phước 7, 8									02 bến
-	Cầu cảng chính			TH, Cont.	4/1.200÷5/1.500	70.000	14÷20	135	17	
-	Cầu cảng khác			CK	4/510÷4/510	5.000				Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.
17	Bến cảng Hiệp Phước 9			LK (*)	1/330÷1/330	70.000	1,5÷2	46	3	
18	Bến cảng khác									
-	Bến cảng Hiệp Phước I			CK (*)	-	-		24	4	Đóng mới, sửa chữa tàu
IV	KHU BẾN NHÀ BÈ									
-	Bến cảng, cầu cảng chính	16/1.711, 2			19/2.499,2÷19/2.669,2		14,7÷14,7	249	23	
+	Bến cảng lòng/khí, tổng hợp	16/1.711, 2	40.000		17/1.899,2÷17/2.069,2	45.000 hoặc lớn hơn giảm tải, tàu khách 60.000 GT	14,7÷14,7	233	18	
+	Bến cảng khách				2/600÷2/600			16	6	
-	Bến cảng, cầu cảng khác	5/424,9					8/682,9÷8/682,9			53

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
					KB thấp÷KB cao					
1	Bến tàu khách quốc tế tại khu công viên Mũi Đèn Đỏ			HK (*)	2/600÷2/600	60.000G T		16	6	
2	Bến cảng dầu thực vật Nhà Bè (Navioil)	1/174	20.000	TH, LK	1/174÷1/174	20.000	0,5÷0,5	24	1	
3	Bến cảng thương mại vận tải xăng dầu Minh Tấn	Thg1-30	1.000	TH	1/30÷1/30	1.000	0,3÷0,3	3	0,2	
4	Bến cảng tổng kho xăng dầu Nhà Bè	9/673,5	40.000	LK (*)	9/673,5÷9/843,5	50.000 giảm tải	8÷8	149	8	
5	Bến cảng xăng dầu PVOIL Nhà Bè	2/296	40.000	LK (*)	2/296÷2/296	40.000	1,7÷1,7	19	3	
6	Bến cảng kho xăng dầu VK.102	1/265	40.000	LK (*)	1/265÷1/265	40.000	1,55÷1,55	10	2	02 bến
		1/80,5	5.000	LK (*)	1/80,5÷1/80,5	5.000	0,9÷0,9	9	1	
7	Bến cảng Lâm Tài Chánh (Lataca)	1/192,3	15.000	LK (*)	1/192,3÷1/192,3	15.000	0,2÷0,2	5	1	
8	Bến cảng xăng dầu hàng không Miền Nam									
-	Cầu cảng chính			LK (*)	1/188÷1/188	30.000	1,5÷1,5	14	2	Khai thác hàng LK
-	Cầu cảng khác			LK (*)	1/110÷1/110	2.000				
9	Bến cảng khác									
-	Bến cảng đóng tàu và công nghiệp	1/100	20.000	CK (*)	1/100÷1/100	20.000		13	1	Đóng mới, sửa chữa tàu

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
	Hàng hải Sài Gòn									
-	Bến cảng đóng tàu An Phú	1/51,2	5.000	CK (*)	1/51,2÷1/51,2	5.000		8	0,4	Đóng mới, sửa chữa tàu
-	Bến cảng trường kỹ thuật nghiệp vụ Hàng Giang II	1/21,7	300	CK (*)	1/21,7÷1/21,7	300	-	3	0,2	Phục vụ huấn luyện, đào tạo
-	Cầu cảng công vụ Cảng vụ hàng hải TP. Hồ Chí Minh	Thg1-32	300	CK (*)	1/32÷1/32	300	-	2	0,2	Phục vụ quản lý nhà nước
-	Bến cảng nhà máy đóng tàu 76			CK (*)	1/48÷1/48	7.000	-	5	0,5	Đóng mới, sửa chữa tàu
-	Bến cảng X51	1/220	10.000	CK (*)	2/320÷2/320	10.000	-	23	3	Đóng mới, sửa chữa tàu
V	KHU BẾN LONG BÌNH									
-	Bến cảng container, tổng hợp				10/1.200÷10/1.200	5.000	12÷13,2	49	5	
1	Bến cảng Long Bình			TH, Cont.	10/1.200÷10/1.200	5.000	12÷13,2	49	5	
VI	KHU BẾN CẢNG TRUNG CHUYỀN QUỐC TẾ CẦN GIỜ									
-	Bến cảng, cầu cảng chính				2/1.016÷4/2.016		25,7÷64,9	198	32	

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
										KB thấp÷KB cao
+	Bến cảng container				2/1.016÷4/2.016	250.000 hoặc lớn hơn	25,7÷64,9	198	32	
-	Bến cảng, cầu cảng khác				7/700÷9/1.000	8.000				
1	Bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ									02÷04 bến
-	Cầu cảng chính			Cont.	2/1.016÷4/2.016	250.000 hoặc lớn hơn	25,7÷64,9	198	32	
-	Cầu cảng khác			CK	7/700÷9/1.000	8.000				Thu gom và giải tỏa hàng TH, Cont.

CẢNG BIỂN BÌNH DƯƠNG

1	Bến cảng Bình Dương	1/131	5.000	Cont, TH	1/131÷1/131	5.000	4,0÷4,0	7,3	4,2	
TT	Phân loại bến cảng	Hiện trạng			Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số bến cảng	Số cầu cảng	Cỡ tàu (tấn)	Số bến cảng	Số cầu cảng	Cỡ tàu (tấn)			
CẢNG BIỂN BÀ RỊA - VÙNG TÀU		55	100		69÷70	132÷138				
1	Khu bến Cái Mép	11	23		13÷13	30÷31				
-	Bến cảng container	5	11	160.000	7÷7	17÷18		24.000 TEU hoặc lớn hơn		
-	Bến cảng tổng hợp, hàng rời	2	3	75.000	2÷2	4÷4		150.000 hoặc lớn hơn giảm tải		
-	Bến cảng lỏng/khí	4	9	60.000	4÷4	9÷9				
2	Khu bến Thị Vải	13	22		20÷21	34÷37				

TT	Tên cảng, bến cảng, cầu cảng	Hiện trạng		Công năng, phân loại	Quy hoạch đến năm 2030 (đã bao gồm các bến cảng hiện trạng)					Ghi chú
		Số lượng cầu cảng/chiều dài (m)	Cỡ tàu (tấn)		Số lượng cầu cảng/ chiều dài	Cỡ tàu (tấn)	Công suất (Tr.Tấn)	Diện tích vùng đất (ha)	Diện tích vùng nước (ha)	
					KB thấp÷KB cao					
-	Bến cảng container, tổng hợp, hàng rời	12	20	80.000	19÷20	32÷35		100.000 hoặc lớn hơn tại Phú Mỹ; 60.000 tại Mỹ Xuân và 30.000 tại thượng lưu cầu Phước An	Kết hợp khai thác hàng tổng hợp	
-	Bến cảng lồng/khí	1	2	10.000	1÷1	2÷2				
3	Khu bến Long Sơn	2	4		5÷5	13÷15				
-	Bến cảng container, tổng hợp, hàng rời	2	2	20.000	5÷5	6÷8		100.000 hoặc lớn hơn		
-	Bến cảng lồng/khí		2	100.000		7÷7		300.000 hoặc lớn hơn		
4	Khu bến Sông Dinh	12	20		12÷12	20÷20				
-	Bến cảng tổng hợp	7	15	10.000	7÷7	15÷15		10.000 hoặc lớn hơn		
-	Bến cảng lồng/khí	5	5	10.000	5÷5	5÷5				
5	Khu bến Sao Mai - Bến Đình	5	17		6÷6	19÷19				
-	Bến cảng tổng hợp, hàng rời	4	16	15.000	5÷5	18÷18		10.000 hoặc lớn hơn		
	Bến cảng lồng/khí	1	1	10.000	1÷1	1÷1				
6	Bến cảng khách QT Vũng Tàu				1÷1	2÷2		225.000 GT		
7	Bến cảng Côn Đảo	2	4		2÷2	4÷4				
-	Bến cảng tổng hợp, hàng rời, hàng lồng	2	3	2.000	2÷2	3÷3		5.000 hoặc lớn hơn		
-	Bến cảng khách		1	2.000		1÷1				
8	Bến cảng, cầu cảng khác, bến phao, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh, trú bão									
9	Các bến cảng dầu	10	10		10÷10	10÷10				

Phụ lục 2- Thông kê hệ thống hạ tầng đường bộ chủ yếu kết nối cảng biển

Thông kê hệ thống hạ tầng đường bộ chủ yếu kết nối cảng biểnBến 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	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 Quý Bùi Văn Ba Lưu Trọng Lư	
2. Bến cảng Tân Thuận Đông			
3. Bến cảng nhà máy đóng, sửa chữa đóng tàu Ba Son			
4. Bến cảng Tân Cảng			Dài 6.352 m, rộng 14 m
5. Bến cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT)			Dài 2.357 m, rộng 16 m
6. Bến cảng ELF gas Sài Gòn			Dài 2.550 m, rộng 7-10 m
7. Bến cảng Bến Nghé			Dài 2.200 m, rộng 6,5 m
8. Bến cảng rau quả			Dài 250 m, rộng 7 m
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	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		Nguyễn Bình Nguyễn Lương Bằng Nguyễn Thị Thập	Dài 3.200 m, rộng 7 m
4. Bến Cảng đóng tàu An Phú			Dài 3.400m, rộng 8 m
5. Bến cảng PVOIL Nhà Bè			Dài 2.352 m, rộng 24 m
6. Bến cảng X51			Dài 2.742 m, rộng 14 m
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	
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			Dài 13.724 m, rộng 14 m
6. Bến cảng xi măng Thăng Long			Dài 3.400m, rộng 8 m
7. Bến cảng chuyên dùng Calofic			Dài 1.738 m, rộng 14 m
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			
Cảng biển Bình Dương			
Cảng biển Bình Dương	TP Dĩ An, Bình Dương cũ	Quốc lộ 1 đoạn đường vòng dưới dạ cầu Đồng Nai	Dài 660m, rộng 10m÷12,5m
Khu bến Thị Vải			
1. Bến cảng Xi măng Cẩm Phả			

2. Bến cảng Nhà máy điện Phú Mỹ	TP Phú BRVT cũ	đường liên cảng Thị Vải – Cái Mép giai đoạn 1	chiều dài 18,1Km (trong đó phần cầu 1,02Km: cầu Vàm Gủi, Bàn Thạch, Rạch Mương), có bề rộng đường 50 m
3. Bến cảng SCC-VN Thị Vải			
4. Bến cảng Quốc tế Sài Gòn - Việt Nam (SITV)			
5. Bến cảng Quốc tế Thị Vải			
6. Bến cảng Bà Rịa Serece		đường 991B từ quốc lộ 51 đến hạ lưu cảng Cái Mép	Đang triển khai. Dài 10 km, rộng 35m
7. Bến cảng PTSC Phú Mỹ			
8. Bến cảng Nhà máy Thép Phú Mỹ			
9. Bến cảng Tổng hợp Thị Vải (ODA)		cầu Phước An	Đang triển khai. Dài 3,5
10. Bến cảng Quốc tế SPPSA			
11. Bến cảng Posco		đường sau cảng Mỹ Xuân	Đang triển khai
12. Bến cảng Posco Yamato Vina		đường 991 nối dài	Đang triển khai
13. Bến cảng Nhà máy Đóng tàu Ba Son		đường Phước Hòa – Mép	

Khu bến Cái Mép

1. Bến cảng Interflour	TP Phú BRVT cũ	đường liên cảng Thị Vải – Cái Mép giai đoạn 1	chiều dài 18,1Km (trong đó phần cầu 1,02Km: cầu Vàm Gủi, Bàn Thạch, Rạch Mương), có bề rộng đường 50 m
2. Bến cảng Container Cái Mép Thượng			
3. Bến cảng Hyosung Vina Chemicals			
4. Bến cảng PV GAS Vũng Tàu			
5. Bến cảng Xăng dầu Petec Cái Mép			
6. Bến cảng Xăng dầu Petro Vũng Tàu		đường 991B từ quốc lộ 51 đến hạ lưu cảng Cái Mép	Đang triển khai. Dài 10 km, rộng 35m
7. Bến cảng Tổng hợp Cái Mép			
8. Bến cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT)			
9. Bến cảng Container Quốc tế Cái Mép (ODA)		cầu Phước An	Đang triển khai. Dài 3,5 km

10. Bến cảng Container Quốc tế Cảng Sài Gòn - SSA (SSIT)		đường sau cảng Mỹ Xuân	Đang triển khai
11. Bến cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link		đường 991 nối dài đường Phước Hòa – Cái Mép	Đang triển khai
Khu bến Long Sơn			
1. Bến cảng căn cứ Hải quân tại Long Sơn	Xã Long Sơn, BRVT cũ	Đường Long Sơn – Cái Mép	Đang triển khai. Dài hơn 3,7 km
2. Bến cảng chuyên dùng Dự án Tổ hợp hóa dầu miền Nam			
Khu bến cảng trên Sông Dinh			
1. Bến cảng Hải đoàn 18	TP Vũng Tàu, BRVT cũ	Đường 30 tháng 4	Dài 10,6km, rộng 16-24m
2. Bến cảng Hải đoàn 129			
3. Bến cảng Hà Lộc			
4. Cầu cảng Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Khu vực III			
5. Bến cảng Quốc phòng Quân khu 7			
6. Bến cảng cá Cát Lở			
7. Bến cảng Côn Đảo - Vũng Tàu			
8. Bến cảng Thương cảng Vũng Tàu (phân cảng Cát Lở)			
9. Bến cảng Dầu K2			
10. Bến cảng NASOS			
11. Bến cảng Vũng Tàu Shipyard			
12. Bến cảng NM đóng và sửa chữa tàu biển Sài Gòn			
13. Bến cảng NMĐT Strategic			
14. Bến cảng Khu công nghiệp Đông Xuyên			
15. Bến cảng Vina Offshore			
16. Bến cảng Công ty TNHH Vard Vũng Tàu			
17. Bến cảng Kho xăng dầu Đông Xuyên			
18. Bến cảng Hải quân lữ đoàn 171			

19. Bến cảng kho xăng dầu Cù Lao Tào			
20. Bến cảng Hạ lưu PTSC			
21. Bến cảng thượng lưu PTSC			
22. Bến cảng xăng dầu PTSC			
23. Bến cảng VietsovPetro			
24. Bến cảng PV Shipyard			

Phụ lục 3_Danh mục các dự án trọng điểm kết nối hạ tầng giao thông khu vực cảng biển

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
I. Khu vực cảng Cát Lái							148.706	91.423	57.274		
1	Đầu tư hoàn chỉnh Nút giao thông Gò Công và nhánh nối đường Xa lộ Hà Nội đến Nút giao Gò Công trên Vành đai 3 TPHCM	107	Chưa xây dựng	5,9	- Tuyến nối Xa lộ Hà Nội với nút giao Gò Công (trong giai đoạn phân kỳ xây dựng 02 đường song hành hai bên với tổng số 06 làn xe). - Nút giao thông Gò Công (xây dựng nút giao dạng ngã tư, khác mức với 04 tầng, kết hợp đảo tròn; - Cầu cạn trên Vành đai 3). - Các Cầu vượt: (1) nút giao đường Lê Văn Việt và cầu vượt nút giao đường D1; (2) rạch Gò Công; (3) rạch Trau Trầu. - Đầu tư đồng bộ các công trình hạ tầng kỹ thuật dọc tuyến.	Xây dựng mới	12.441	12.441		2025-2029	HỆNDTP đã thông qua chủ trương đầu tư Dự án tại NQ số 390/NQ-HỆND ngày 28/08/2025
2	Xây dựng Vành đai 2: Đoạn cầu Phú Hữu đến đường Võ Nguyên Giáp	67	Chưa xây dựng	3,6	- Chiều dài tuyến khoảng 3.578m, B=67m - Đầu tư giai đoạn 1: xây dựng 02 đường song hành, mỗi đường rộng	Xây dựng mới					- Dự án đã được bố trí Kế hoạch vốn trung hạn 2021-2025 để

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
					17m với 03 làn xe (để trống ở giữa 33m)						CBĐT tại Nghị quyết số 05/NQ- HĐND ngày 07/4/2022 của HĐND, Quyết định số 1455/QĐ- UBND ngày 04/5/2022 của UBNDTP - Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 89/NQ- HĐND ngày 19 tháng 9 năm 2023 - Ban BTGPMB thành phố Thủ Đức đang thực hiện dự án
2.1	Dự án thành phần 2: Bồi thường giải phóng mặt bằng và tái định cư để phục vụ đầu tư xây dựng Vành đai 2 thành phố, đoạn từ cầu Phú Hữu đến đường Võ Nguyên Giáp						6.675		6.675	2023- 2026	
2.2	Dự án thành phần 1: Xây dựng Vành đai 2 thành phố, đoạn từ cầu Phú Hữu đến đường Võ Nguyên Giáp						2.653		2.653	2023- 2027	
3	Xây dựng Vành đai 2: Từ đường Võ Nguyên Giáp đến đường Phạm Văn Đồng	67	Chưa xây dựng	2,4	- Chiều dài tuyến L= 2.446 m; B= 67m - GĐ 1 Xây dựng 2 nhánh đường song hành, mặt đường mỗi nhánh rộng 10,5m cho 3 làn xe, để trống ở giữa 34m	Xây dựng mới					
3.1	Dự án thành phần 2: Xây dựng Vành đai 2 thành phố, đoạn từ đường Võ						2.587		2.587	2023- 2027	

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	Nguyên Giáp đến đường Phạm Văn Đồng										thành phần BTGPMB
3.2	Dự án thành phần 1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư xây dựng Vành đai 2 thành phố, đoạn từ đường Võ Nguyên Giáp đến đường Phạm Văn Đồng						1.956		1.956	2023-2026	
4	Xây dựng hoàn thiện đoạn tuyến vành đai phía đông từ cầu Phú Mỹ đến nút giao Mỹ Thủy	67	6 làn xe	2,74	Mở rộng lên: 8-10 làn xe	Nâng cấp, mở rộng	1.687	1.687		2025-2028	Mở rộng, không GPMB
5	Mở rộng đường Nguyễn Thị Định từ Nút giao Mỹ Thủy đến phà Cát Lái	60	6 làn xe	2,0	- Chiều dài 1,93km, rộng 60m. - Điểm đầu: Nút giao Mỹ Thủy - Điểm cuối: Phà Cát Lái	Nâng cấp, mở rộng quy mô 60m theo quy hoạch	1.145	1.145		2016-2020	- Dự án đã được thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 12/NQ-HĐND ngày 06/7/2017 - Kế hoạch trung hạn 2021-2025 đề

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
											xuất bố trí bổ sung 01 tỷ đồng.
6	Nâng cấp, mở rộng đường Nguyễn Duy Trình (đoạn từ vành đai 2 đến đường vào Khu công nghiệp Phú Hữu)	30÷45	2 làn xe	1,6	- Chiều dài 1,6km, rộng 30÷45m. - Điểm đầu: Nút giao Phú Hữu - Điểm cuối: KCN Phú Hữu	Nâng cấp, mở rộng đủ lộ giới	1.859	1.859		2017- 2028	HĐTĐ Thành phố đang xem xét thẩm định trình HĐNDTP Quyết định chủ trương đầu tư Dự án (Trên cơ sở TTr 2809/TTr- SXD-KHĐT ngày 05/08/2025 và BC 2810/BC- SXD-KHĐT ngày 05/08/2025 của Sở Xây dựng)

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
7	Kinh phí bảo trì, đảm bảo an toàn giao thông các tuyến đường hiện hữu khu vực cảng như: Lê Phụng Hiểu, Nguyễn Thị Định, Võ Chí Công, Nguyễn Duy Trinh		Đường bê tông nhựa		Duy tu, sửa chữa đảm bảo ATGT	Công tác thường xuyên	250	250		2021-2025	Phân bổ thực hiện hàng năm
8	Xây dựng nút giao Mỹ Thủy hoàn chỉnh		Đang xây dựng		Cầu vượt nút giao: Dài 316,3m, rộng 17m; Hàm rẽ trái từ Vành đai 2 đi Cát Lái: Dài 405m, rộng 9m; Hàm chui dưới đường Nguyễn Thị Định: Dài 85m; rộng 7m; cầu Kỳ Hà 3: Dài 74m, rộng 17m.	Xây dựng nút giao hoàn chỉnh					- HỖNDTP đã có nghị quyết số 09/NQ-HỖND ngày 08/7/2022 điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án, trong đó điều chỉnh TMĐT dự án là 3.622 tỷ đồng và tách dự án BTGPMB thành dự án độc lập do Ban QLDA ĐTXD khu vực thành
8.1	Dự án thành phần 1: Xây dựng nút giao Mỹ Thủy						1.826	1.826		2017-2025	
8.2	Dự án thành phần 2: Bồi thường giải phóng mặt bằng và tái định cư để phục vụ đầu tư xây dựng nút giao						1.624	1.624		2017-2025	

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	thông Mỹ Thủy, thành phố Thủ Đức.										phố Thủ Đức) - Đang triển khai thi công.
9	Xây dựng đường D7 (từ đường Nguyễn Thị Tư đến đường Võ Chí Công)	30	Chưa xây dựng		Chiều dài 1,55km; chiều rộng 30m	Xây dựng mới	594	594		2026-2030	Đề xuất chủ trương đầu tư mới
10	Xây dựng đường liên cảng Cát Lái - Phú Hữu đến đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh	60	Chưa xây dựng	6,0	- Dài 6km, rộng 60m. - Điểm đầu: Đường Nguyễn Thị Định. - Điểm cuối: Đường Vành Đai 3.	Xây dựng mới	8.719	8.719		2027-2029	Đang lập BCNCKT
11	Mở rộng đường nối cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây (đoạn từ nút giao thông An Phú đến đường Vành đai 2)	140	04 làn xe	3,2	Chiều dài: 3,2 km; Mở rộng lên quy mô hoàn chỉnh 08 làn xe theo quy hoạch, bề rộng mặt đường 36,0m	Mở rộng theo quy hoạch	738	738		2024-2027	Chủ đầu tư (Ban GT) đang tổ chức hoàn thiện hồ sơ thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở công trình theo nội dung thẩm định của Sở XD tại thông báo kết quả

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
											thẩm định số 3637/SXD- XDCTĐB ngày 12/08/2025 để có cơ sở trình tổng hợp, phê duy'ệt và triển khai các bước tiếp theo của dự án.
12	Dự án xây dựng đường Vành đai 3		Chưa xây dựng			Xây dựng mới					
12. 1	Dự án thành phần 1: Xây dựng đường Vành đai 3 đoạn qua thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm cầu kênh Thầy thuốc) (NSTP)				- Tổng chiều dài 47,35km (Đoạn 1 địa bàn Tp Thủ Đức 14,73km; đoạn 2 địa bàn huyện Hóc Môn, Bình Chánh, Củ Chi 32,62km); phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 gồm đường cao tốc (04 làn xe), đường song hành tại các khu vực đô thị, KDC (02-03 làn xe); đường gom dân sinh (đường giao thông nông thôn		22.411	22.411		2023- 2027	- Dự án đã được thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 57/2022/QH1 5 ngày 15/8/2022 - Dự án thành phần 1: Quyết định đầu tư số 4268/QĐ-

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
					loại B, không liên tục đoạn qua các huyện Hóc Môn, Bình Chánh, Củ Chi)						UBND ngày 06/12/2022 - Dự án thành phần 2:
12. 2	Dự án Thành phần 2: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đường Vành đai 3 đoạn qua thành phố Hồ Chí Minh (NSTP)				Tổng chiều dài 47,51km đi qua địa bàn Tp Thủ Đức, huyện Hóc Môn, Bình Chánh, Củ Chi; phạm vi thu hồi đất 63- 120m; diện tích đất dự kiến thu hồi 410,439ha		18.975	18.975		2023- 2027	Quyết định đầu tư số 4269/QĐ- UBND ngày 06/12/2022 - Đang thực hiện BTGPMB, thi công công trình.
13	Xây dựng nút giao An Phú	Nút giao khác mức	Nút giao đồng mức		Bố trí nút giao thông khác mức hoàn chỉnh 03 tầng: - Nút giao An Phú hiện hữu (đảo trung tâm) - Nút giao cao tốc HLD - Mai Chí Thọ (hầm chui) - Nút giao Mai Chí Thọ - Đồng Văn Cống (cầu vượt)	Xây dựng hầm chui cho dòng xe rẽ trái về hầm Thủ Thiêm	3.409	1.600	1.800	2021- 2024	- Dự án đã có Quyết định đầu tư số 869/QĐ- UBND ngày 28/3/2022; - Vốn NSTP 1.600 tỷ đồng, NSTW 1.800 tỷ - Đang tổ chức thi công
14	Mở rộng đường Đồng Văn Cống (đoạn từ cầu	60	06 làn xe	2,8	Mở rộng lên 8 làn xe	Nâng cấp, mở rộng	45	45		2018- 2024	Dự án đã thi công cơ bản hoàn thành

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	Giông Ông Tô đến cầu Mỹ Thủy)										và đưa vào khai thác
15	Mở rộng Xa lộ Hà Nội và Quốc lộ 1 (đoạn từ ngã ba trạm 2 đến nút giao Tân Vạn)	113,5÷ 153,5			- 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.		4.906	1.410	3.496	2008- 2025	- Đầu tư theo hình thức PPP - Hiện nay đã thi công hoàn thành khoảng 91% (phần còn lại chưa thi công do vướng GPMB); đang thực hiện điều chỉnh dự án trình cấp thẩm quyền.
16	Vành đai 2: Đoạn từ Phạm Văn Đồng đến nút Gò Dưa (Quốc lộ 1)	67	Đang thi công	2,7	06 làn xe	Xây dựng mới	2.545		2.545	2017- 2026	Đầu tư theo hình thức PPP
17	Xây dựng cầu Cát Lái		Chưa xây dựng	11,3	Dài 11,3km; 06 làn xe	06 làn xe	19.000	3.600	15.400	2027- 2029	Đang lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, dự kiến thông qua chủ trương

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
											đầu tư trong quý IV/2025
18	Xây dựng bến xe hàng	36,71 Ha	Chưa xây dựng		36,71 Ha	Xây dựng mới	2.570		2.570	2025- 2030	Đầu tư theo hình thức PPP
19	Xây dựng cụm cảng trung chuyển - ICD tại phường Long Bình, quận 9	35,46 Ha	Chưa xây dựng	1,2	Xây dựng 1,2km cầu cảng	Xây dựng mới	6.200		6.200	2026- 2030 và sau 2030	- UBNDTP đã có Công văn 2382/VP-DA ngày 05/08/ 2025 giao Sở Tài chính chủ trì, xem xét và tham mưu UBNDTP đối với đề nghị của Sở XD tại Công văn 2049/SXD- KHĐT ngày 29/07/2025. - Thực hiện chỉ đạo của UBNDTP tại Công văn 1465/UBND- DA ngày 29/08/2025, Sở XD đã rà soát và đề

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
											xuất UBNDTP về đơn vị thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư dự án tại Công văn 7576/SXD- KHĐT ngày 11/09/2025
20	Nâng tỉnh không cầu Bình Triệu 1 trên Quốc lộ 13				Nâng cấp cầu Bình Triệu 1 đảm bảo khổ thông thuyền của cầu là 50m x 7m	Cải tạo sửa chữa	133	133		2023- 2025	Dự án đã được phê duyet tại Quyết định số 1348/QĐ- UBND ngày 29/11/2023. Đang triển khai thi công, dự kiến hoàn thành quý IV/2025.
21	Nâng tỉnh không cầu Bình Phước 1 trên Quốc lộ 1				Nâng cấp cầu Bình Phước 1 đảm bảo khổ thông thuyền của cầu là 50m x 7m	Cải tạo sửa chữa	111	111		2023- 2025	Dự án đã được phê duyet tại Quyết định số 1339/QĐ- UBND ngày 28/11/2023. Đang triển

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
											khai thi công, dự kiến hoàn thành quý IV/2025.
22	Đầu tư xây dựng cầu Đồng Nai 2		Chưa xây dựng		Tổng chiều dài khoảng 11,8 km (Thành phố Hồ Chí Minh dài khoảng 5,4km, Đồng Nai dài khoảng 6km); mặt cắt ngang cầu 08 làn xe (06 làn xe cơ giới, 02 làn xe thô sơ).	Xây dựng mới	14.102	3.110	10.992	2026- 2030	Đang lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi
23	Khai thông tuyến đường thủy nối sông Sài Gòn - sông Đồng Nai qua ngã Rạch Chiếc và xây dựng kè 2 bên bờ chỉnh trang đô thị		Đang thực hiện		- Chiều dài kè 22,2Km; - Chiều dài nạo vét 11,1Km (đạt tuyến TNĐ cấp IV).	Xây dựng mới	9.145	9.145	0	2026- 2030	Đang lập điều chỉnh dự án
24	Cảng thủy nội địa, Cảng cạn Khu công nghệ cao		Chưa xây dựng		Cỡ tàu tiếp nhận từ 1.000 - 5.000 tấn.	Xây dựng mới	200	0	200	2026- 2030	Đầu tư theo hình thức PPP
25	Cảng thủy nội địa hàng hóa Quốc tế ITC		Chưa xây dựng		Cỡ tàu tiếp nhận từ 1.000 - 3.000 tấn.	Xây dựng mới	200	0	200	2026- 2030 và sau 2030	Đầu tư theo hình thức PPP
II. Khu vực cảng Hiệp Phước - Sài Gòn - Nhà Bè							58.002	26.415	31.587		

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
1	Nâng cấp đường trục Bắc - Nam, đoạn từ đường Nguyễn Văn Linh đến cao tốc Bến lức Long Thành	60	4 làn xe	8,0	Dài 8km, rộng 60m (bao gồm nút giao Cao tốc Bến Lức - Long thành và đường Nguyễn Văn Tạo)	Nâng cấp, mở rộng	9.894	3.596	6.298	2026- 2028	HĐNDTP đã thông qua chủ trương đầu tư. Dự án đang lập báo cáo nghiên cứu khả thi, dự kiến phê duyet Quý IV/2025
2	Xây dựng hầm chui nút giao thông Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Hữu Thọ (giai đoạn 1)	Nút giao khác mức	Nút giao đồng mức		Đầu tư nút giao hoàn chỉnh theo quy hoạch.	Xây dựng hoàn chỉnh nút giao theo quy hoạch.	1.364	1.364		2020 - 2025	Dự án đang thi công
3	Duy tu nạo vét sông Soài Rạp	Luồng hàng hải	Cao độ - 9,0m (hệ cao độ Hải Đồ)	59,5	Duy tu nạo vét đát - 9,0m (hệ cao độ Hải Đồ)	Duy tu nạo vét luồng	1.135	1.135		2021 - 2025	Phân bổ hàng năm
4	Cầu Thủ Thiêm 4		Chưa xây dựng	2,2	Dài 2,16 km; quy mô 06 làn xe	Xây dựng mới	6.030	2.826	3.204	2026- 2028	- UBNDTP đã có Quyết định số 2846/QĐ- UBND ngày 23/8/2022 giao nhiệm

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
											vụ CBĐT dự án - Đang hoàn thiện Báo cáo NCTKT dự án; dự kiến thông qua chủ trương đầu tư trong Quý IV/2025.
5	Cầu Phú Xuân 2B		Chưa xây dựng	0,5	- Tổng chiều dài khoảng 660m, rộng 30m. - Điểm đầu: Đường 15B, Quận 7 - Điểm cuối: Đường 15B, Nhà Bè	Xây dựng mới	944	944		2016- 2028	- Dự án đã được thông qua chủ trương đầu tư tại NQ số 08/NQ- HĐND ngày 26/8/2015 - Kế hoạch trung hạn 2021-2025 đề xuất bố trí bổ sung 03 tỷ đồng. - Đã đề xuất SKH&ĐT giao nhiệm vụ điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
6	Vành Đai 4 đoạn Bến Lức - Hiệp Phước - GD 1	75	Chưa xây dựng	35,8	Giai phóng đủ lộ giới, mặt đường 17m	Xây dựng mới	7.075	500	6.575	2025-2030	- Bộ XD đầu tư - NSTP: GPMB
7	Đường trục Bắc – Nam (từ KCN Hiệp Phước đến Vành đai 4)	60	Chưa xây dựng	2,1	8-10 làn xe	Xây dựng mới	1.676	1.676		2025-2030	Đề xuất chủ trương đầu tư mới
8	Dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4, TPHCM	74,5	Chưa xây dựng		Tổng chiều dài Vành đai 4 qua TPHCM khoảng 82,38 km, mặt cắt ngang 74,5m	Xây dựng mới	24.084	14.374	9.710	2026-2029	Quốc hội đã thông qua chủ trương đầu tư dự án tại kỳ họp tháng 6 năm 2025
9	Cảng tổng hợp An Tây		Chưa xây dựng		Bờ trái sông Sài Gòn thuộc xã An Tây, thị xã Bến Cát. Đến năm 2030 đạt công suất 7 triệu	Xây dựng mới	5.600	0	5.600	2026-2030	Đầu tư theo hình thức PPP

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
					tấn/năm, tổng diện tích 100 ha.						
10	Cảng thủy nội địa hàng hóa Củ Chi		Chưa xây dựng		Nằm bờ phải sông Sài Gòn, xã Bình Mỹ, TP.HCM. Cỡ tàu tiếp nhận từ 2.000 - 3.000 tấn; Công suất quy hoạch đến 2030 đạt 1,2 triệu tấn/năm.	Xây dựng mới	200	0	200	2026- 2030	Đầu tư theo hình thức PPP
III. Khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải							41.461	14.807	26.654		
1	Cầu Phước An		Chưa xây dựng		Tổng chiều dài khoảng 4.378m	Xây dựng mới	4.877	2.877	2.000	2022- 2027	Đang thi công gói 38 đạt khoảng 70%; gói 39 đạt khoảng 60%; gói 40, 41 đạt khoảng 10%
2	Đường ven biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (đoạn qua các xã Cần Giờ, xã An Thới Đông, xã Nhà Bè,...)		Chưa xây dựng		Chiều dài tuyến 43,2km, MCN: 40-60m	Xây dựng mới	28.254	3.600	24.654	2026- 2030	Đang lập BCNCTKT

ST T	Tên dự án	Lộ giới theo Quy hoạch (m)	Hiện trạng	Chiều dài (km)	Phạm vi, quy mô đầu tư	Nội dung, hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ngân sách thành phố (tỷ đồng)	Vốn khác (TW, PPP...) (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	Ghi chú
3	Nâng cấp đường 991 đoạn từ Quốc lộ 51 tới Vành đai 4	57	4 làn xe	9,2	Chiều dài tuyến 9,2km; MCN 57m, quy mô 06 làn xe	Nâng cấp, mở rộng	8.330	8.330		2025- 2030	Đang lập BCNCTKT
TỔNG CỘNG							248.169	132.645	115.515		

Phụ lục 4
Thống kê sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển trên địa bàn TP.Hồ Chí Minh từ năm 2022-2024

Chỉ tiêu	ĐV tính	2022	2023	2024
A.Cảng biển TP.Hồ Chí Minh				
I. Tàu thuyền	Lượt	103.238	103.531	111.087
Tổng GT	GT	309.317.169	338.010.052	348.664.512
Tổng DWT	DWT	449.225.769	482.764.422	503.229.891
a. Tàu Việt Nam	Lượt	90.638	90.502	97.841
Tổng GT	GT	79.043.658	86.115.112	92.577.948
Tổng DWT	DWT	155.008.522	163.962.504	178.165.277
Trong đó: Tàu Nội-XNK	Lượt	1.627	1.795	2.026
Tổng GT	GT	11.446.275	12.276.327	14.356.206
Tổng DWT	DWT	18.507.382	20.001.009	23.321.377
b. Tàu nước ngoài	Lượt	12.600	13.029	13.246
Tổng GT	GT	230.273.511	251.894.940	256.086.564
Tổng DWT	DWT	294.217.247	318.801.918	325.064.614
*Tàu nước ngoài vận tải nội địa	Lượt	298	293	391
II. Hàng hóa & hành khách				
a) Hàng thông qua cảng	Tấn	159.525.799	165.003.624	187.590.956
	TEU	8.040.616	7.907.238	8.485.663
Chia ra:	Tấn/XK	39.560.651	39.076.213	41.964.437
	Tấn/NK	61.299.860	65.092.358	75.241.543
	Tấn/NĐ	58.665.288	60.834.788	70.384.976
	TEU /XK	2.863.967	2.720.737	2.876.290
	TEU /NK	3.309.824	3.248.765	3.512.118
	TEU/NĐ	1.867.075	1.945.687	2.102.418
1. Hàng Container	Tấn	99.150.561	99.902.692	107.313.852
	TEU	8.040.616	7.907.238	8.485.663
Chia ra:	Tấn/XK	34.727.896	34.388.737	35.149.251
	Tấn/NK	41.473.165	41.076.071	45.097.795
	Tấn/NĐ	22.949.500	24.437.884	27.066.806
	TEU/XK	2.863.967	2.720.737	2.876.290
	TEU/NK	3.309.824	3.248.765	3.512.118
	TEU/NĐ	1.866.825	1.937.736	2.097.255
2. Hàng lỏng	Tấn	12.241.683	12.646.219	12.131.575
Chia ra:	Tấn/XK	37.600	22.000	8.000
	Tấn/NK	5.728.346	6.427.265	6.867.133
	Tấn/NĐ	6.475.737	6.196.689	5.256.442
3. Hàng khô	Tấn	48.133.555	52.454.713	68.145.529
Chia ra:	Tấn/XK	4.795.155	4.665.476	6.807.186
	Tấn/NK	14.098.349	17.589.022	23.276.615
	Tấn/NĐ	29.240.051	30.200.215	38.061.728

* Hàng quá cảnh trên tàu	Tấn	24.154.969	28.425.022	27.718.007
* Hàng quá cảnh xếp dỡ	Tấn	204.993	400.674	121.327
b) Hành khách qua cảng	Người	2.565	33.752	73.273

B-Cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu				
I. Tàu thuyền	Lượt	84,340	86,112	98,525
Tổng GT	GT	402,543,931	460,855,490	505,682,139
Tổng DWT	DWT	560,344,989	614,150,276	681,819,748
a. Tàu Việt Nam	Lượt	77,497	79,019	89,956
Tổng GT	GT	101,347,303	106,209,609	118,475,617
Tổng DWT	DWT	195,037,873	200,502,192	226,868,225
Trong đó: Tàu Nội - XNK	Lượt	529	462	459
Tổng GT	GT	3,455,388	3,609,781	4,019,278
Tổng DWT	DWT	5,593,184	5,775,499	6,147,169
b. Tàu nước ngoài	Lượt	6,843	7,093	8,569
Tổng GT	GT	301,196,628	354,645,881	387,206,522
Tổng DWT	DWT	365,307,116	413,648,084	454,951,523
*Tàu nước ngoài vận tải nội địa	Lượt	22	39	32
II. Hàng hóa & hành khách				
a) Hàng thông qua cảng	Tấn	106,696,574	112,706,301	139,063,230
	TEU	8,340,585	8,144,823	10,984,345
Chia ra:	Tấn/XK	26,651,103	28,686,590	37,212,611
	Tấn/NK	35,082,703	36,553,611	45,671,457
	Tấn/NĐ	44,217,040	46,216,744	54,771,588
	TEU /XK	2,413,247	2,530,268	3,312,528
	TEU /NK	2,155,680	1,928,576	2,731,030
	TEU/NĐ	3,771,658	3,685,979	4,940,787
1. Hàng Container	Tấn	54,210,658	59,059,944	78,374,316
	TEU	8,340,585	8,144,823	10,984,345
Chia ra:	Tấn/XK	19,881,831	23,008,846	29,757,413
	Tấn/NK	11,772,061	12,140,293	16,369,260
	Tấn/NĐ	22,556,766	23,910,805	32,247,643
	TEU/XK	2,413,247	2,530,268	3,312,528
	TEU/NK	2,155,680	1,928,576	2,731,030
	TEU/NĐ	3,771,658	3,685,979	4,940,787
2. Hàng lỏng	Tấn	9,211,136	10,212,096	10,688,580
Chia ra:	Tấn/XK	1,834,747	1,369,203	1,701,129
	Tấn/NK	1,943,654	2,878,504	4,128,065
	Tấn/NĐ	5,432,735	5,964,389	4,859,386
3. Hàng khô	Tấn	42,529,052	42,184,905	48,592,760
Chia ra:	Tấn/XK	4,934,525	4,308,541	5,754,069
	Tấn/NK	21,366,988	21,534,814	25,174,132
	Tấn/NĐ	16,227,539	16,341,550	17,664,559

* Hàng quá cảnh trên tàu	Tấn	41,237,775	48,926,861	51,265,294
* Hàng quá cảnh xếp dỡ	Tấn	745,728	1,249,356	1,406,424
b) Hành khách qua cảng	Người	356,603	701,395	903,572
C- Cảng biển Bình Dương				
I. Tàu thuyền	Lượt	3.164	4.602	5.984
Tổng GT	GT	2.820.318	3.831.996	4.965.262
Tổng DWT	DWT	5.963.365	8.479.189	11.864.580
a. Tàu Việt Nam	Lượt	3.164	4.602	5.984
Tổng GT	GT	2.820.318	3.831.996	4.965.262
Tổng DWT	DWT	5.963.365	8.479.189	11.864.580
Trong đó: Tàu Nội-XNK	Lượt	-	-	-
Tổng GT	GT	-	-	-
Tổng DWT	DWT	-	-	-
b. Tàu nước ngoài	Lượt	-	-	-
Tổng GT	GT	-	-	-
Tổng DWT	DWT	-	-	-
*Tàu nước ngoài vận tải nội địa	Lượt	-	-	-
II. Hàng hóa & hành khách				
a) Hàng thông qua cảng	Tấn	3.284.422	4.925.315	6.552.693
	TEU	385.273	520.700	825.857
Chia ra:	Tấn/XK	-	-	-
	Tấn/NK	-	-	-
	Tấn/NĐ	3.284.422	4.925.315	6.552.693
	TEU /XK	-	-	-
	TEU /NK	-	-	-
	TEU/NĐ	385.273	520.700	825.857
1. Hàng Container	Tấn	3.284.422	4.925.315	6.552.693
	TEU	385.273	520.700	825.857
Chia ra:	Tấn/XK	-	-	-
	Tấn/NK	-	-	-
	Tấn/NĐ	3.284.422	4.925.315	6.552.693
	TEU/XK	-	-	-
	TEU/NK	-	-	-
	TEU/NĐ	385.273	520.700	825.857
2. Hàng lỏng	Tấn	-	-	-
Chia ra:	Tấn/XK	-	-	-
	Tấn/NK	-	-	-
	Tấn/NĐ	-	-	-
3. Hàng khô	Tấn	-	-	-
Chia ra:	Tấn/XK	-	-	-
	Tấn/NK	-	-	-
	Tấn/NĐ	-	-	-
* Hàng quá cảnh trên tàu	Tấn	-	-	-

* Hàng quá cảnh xếp dỡ	Tấn	-	-	-
b) Hành khách qua cảng	Người	-	-	-

(Nguồn : Cảng vụ Hàng hải TP.Hồ Chí Minh, Cảng vụ Hàng hải Bà Rịa – Vũng Tàu, Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai)

Phụ lục 5 -Bảng tổng hợp dự kiến thu-chi phí hạ tầng cảng biển 2022-2025

STT	Nội dung	Thực hiện từ ngày 01/4 đến 31/12/2022	Thực hiện 2023	Thực hiện 2024	Thực hiện 2025	Ghi chú
I	Số thu từ phí hạ tầng cảng biển	1.862.450	2.036.221	2.151.248	2.150.000	
	- Phí hạ tầng cảng biển	1.862.450	2.036.221	2.151.248	2.150.000	
II	Tổng số nộp NS	1.837.679	2.005.678	2.118.979	2.117.750	
1	Số nộp NS	1.834.513	2.005.678	2.118.979	2.117.750	
2	Cắt giảm theo công văn 4636/UBND-KT ngày 19/09/2023 của Ủy ban nhân dân	3.166				
III	Số chi từ nguồn kinh phí để lại	24.771	30.543	32.269	32.250	
1. Chi hoạt động của Cảng vụ		3.042	3.917	4.282	7.977	
1.1	Tiền lương	1.018	1.771	2.099	2.813	
	Lương ngạch, bậc theo quỹ lương được duyệt	1.018	1.771	2.099	2.813	
1.2	Phụ cấp lương	235	346	374	632	
	Phụ cấp chức vụ	31	43	41	42	

	Phụ cấp độc hại		1			
	Phụ cấp trách nhiệm:	1	29	48	84	
	Phụ cấp làm thêm giờ ngày thường, thứ bảy, chủ nhật và các ngày lễ tết	203	273	285	506	
1.3	Các khoản đóng góp	246	427	503	671	
	Bảo hiểm xã hội	178	309	364	485	
	Bảo hiểm y tế	31	55	64	86	
	Kinh phí công đoàn	21	36	43	57	
	Bảo hiểm thất nghiệp	11	18	21	29	
	Bảo hiểm tai nạn	5	9	11	14	
1.4	Các khoản thanh toán khác cho cá nhân	240	306	308	562	
	Tiền ăn giữa ca:	154	252	256	263	
	Tiền quà tết	55	54	52	54	
	Tiền lương cho những ngày được nghỉ phép hàng năm theo pháp luật quy định nhưng chưa nghỉ hoặc chưa nghỉ hết số ngày nghỉ hàng năm:	31	0	0	245	

1.5	Thanh toán dịch vụ công cộng	62	100	108	232	
	Thanh toán tiền điện	57	89	92	120	
	Thanh toán tiền nước:	5	11	9	12	
	Thanh toán tiền nhiên liệu	0	0	7	100	
1.6	Vật tư văn phòng	295	215	269	530	
	Văn phòng phẩm (đối với những khoản không thực hiện hình thức khoán như: mực máy photo, máy in, máy fax, in sổ công văn, bìa thư, bìa hồ sơ CBVC, thẻ CBVC giấy A4 photocopy dùng chung của cơ quan ...)	60	143	81	180	
	Mua sắm công cụ, dụng cụ văn phòng: Máy in, quạt, máy tính cầm tay	178	2	100	141	
	Khoản văn phòng phẩm	23	59	45	45	
	Vật tư văn phòng khác	34	11	43	164	
1.7	Thông tin, tuyên truyền, liên lạc	186	257	181	429	
	Cước phí điện thoại trong nước	36	7	3	12	
	Cước phí bưu chính	49	143	117	240	
	Cước phí Internet, thư viện điện tử - Cước internet: 5.000.000 đ - Ứng dụng Chat GPT: 2 gói 16.746.000 đ/gói	2	0	0	10	

	Tuyên truyền, quảng cáo:	99	90	48	150	
	Sách, báo, tạp chí thư viện	0	0	0	5	
	Khoản điện thoại	0	17	13	12	
1.8	Hội nghị	0	1	0	30	
	In mua tài liệu	0	1	0	20	
	Thuê hội trường	0	0	0	5	
	Các khoản thuê mướn khác phục vụ hội nghị	0	0	0	5	
1.9	Công tác phí	136	208	146	368	
	Tiền vé máy bay, tàu xe	27	33	0	116	
	Phụ cấp công tác phí	1	0	0	22	
	Tiền thuê phòng ngủ	3	0	0	50	
	Khoản công tác phí	105	175	146	180	
1.10	Chi phí thuê mướn	57	82	1	140	
	Thuê chuyên gia và giảng viên trong nước	12	8	1	35	
	Thuê đào tạo lại cán bộ	45	74	0	105	

1.11	Sửa chữa duy tu tài sản phục vụ công tác chuyên môn và các công trình cơ sở hạ tầng	350	33	52	150	
	Nhà cửa	330	0	8	50	
	Tài sản và thiết bị văn phòng: - máy Photo copy: 50.000.000 đồng - Điều hòa: 20.000.000 đồng - sửa máy in: 30.000.000 đồng	20	13	26	50	
	Đường điện cấp thoát nước	0	20	18	50	
1.12	Chi phí nghiệp vụ chuyên môn từng ngành	84	132	144	875	
	Chi phí hoạt động nghiệp vụ chuyên môn: - Chi mua, in ấn, photo tài liệu chỉ dùng cho chuyên môn của ngành.....	0	0	2	5	
	Trang phục đồng phục ngành: <i>Chi trang phục: (Thông tư 26/2017/TT-BTGTVT ngày 02/08/2017)- 60 người x 11.531.600 đồng/người/năm</i> - Bộ quần áo hè: 2 bộ x 1.575.600đ x 30 người - Mũ mềm: 1 cái x 164.400đ x 30 người - Giày: 1 đôi x 1.088.400đ x 30 người - Bít tất : 2 đôi x 40.800đ x 30 người - Áo mưa: 1 cái x 416.400 đ x 30 người - Thắt lưng: 1 cái x 420.000đ x 30 người - Đầu khóa: 1 cái x 92.400đ x 30 người - Cặp da: 1 cái x 2.162.400 đ x 30 người - Áo khoác: cái x 1.822.800 đ x 30 người - Biển hiệu: 1 cái x 81.6.000đ x 30 người - Áo veston: 1 cái x 1.348.800 đ x 30 người - Ủng cao su: 1 đôi x 141.600 đ x 30 người	84	132	142	200	

	- Bảng tên để bàn: 1 cái x 560.000đ x 30 người					
	Chi phí hoạt động chuyên ngành - Phí khởi tạo truyền nhận dữ liệu: 1.000.000 đ/năm - Kết nối từ hệ thống xuất BL: 320.000.000 đ/năm - Phí gói cước truyền nhận: 280 đ/BL x 500.000 BL/tháng x 12 tháng = 1.680.000.000 đ	0	0	0	670	
1.13	Chi khác	2	2	2	2	
	Chi các khoản khác:	2	2	2	2	
1.14	Mua sắm tài sản dùng cho công tác chuyên môn	131	37	95	543	
	Tài sản và thiết bị văn phòng:- máy Photo copy: 75.000.000 đồng- máy vi tính: 30 bộ x 18.000.000 đồng- Điều hòa: 1 cái x 15.000.000 đồng	131	37	95	543	
	Tài sản và thiết bị chuyên dùng - Hệ hợp trực tuyến: 1.253.576.500 đồng	0	0	0	0	
2	Chi thuê phục vụ công tác hạ tầng công nghệ thông tin	12.088	16.952	16.148	16.366	
	Thuê dịch vụ phục vụ hệ thống hạ tầng	12.088	16.952	16.148	16.366	
3	Chi phục vụ công tác thu phí tại các doanh nghiệp cảng	5.523	8.557	8.522	5.483	
4	Chi phục vụ công tác thu phí tại Hải quan	1.818	1.117	2.424	2.424	

5	Trích CCTL năm 2022	1.390				
6	Dự phòng thuê dịch vụ phục vụ hệ thống hạ tầng và thuê chuyên gia tư vấn thẩm định	910				
7	Cắt giảm, tiết kiệm 5% chi thường xuyên năm 2024 theo Nghị quyết số 119/NQ-CP ngày 07/8/2024.	0		893		
	Tỷ lệ để lại đề xuất	1,33%	1,50%	1,50%	1,50%	

Phụ lục 6
Thống kê năng lực đáp ứng khai thác của cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

TT	Tên cảng	SẢN LƯỢNG KHAI THÁC	Năng lực đáp ứng khai thác (Triệu tấn/năm)			Tỷ lệ
		Năm	Sản lượng (Tấn)	Teus		
	(1)		(2)	(3)	(4)	(5) = (3)/(4)
A - THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH						
I. KHU BẾN SÔNG SÀI GÒN						
1	Bến cảng Sài Gòn	Năm 2022	7.306.727	143.868		
		Năm 2023	7.033.162	225.185		
		Năm 2024	8.346.433	264.457		
2	Bến cảng Tân Thuận Đông	Năm 2022	333.795			
		Năm 2023	224.705			
		Năm 2024	305.746			
3	Bến cảng Bến Nghé	Năm 2022	8.489.062	459.740		
		Năm 2023	8.225.817	424.043		
		Năm 2024	9.157.714	414.821		
4	Bến cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT)	Năm 2022	7.978.407	673.516		
		Năm 2023	8.623.210	684.276		
		Năm 2024	7.363.938	579.045		
5	Bến cảng ELF gas Sài Gòn	Năm 2022	39.953			
		Năm 2023	39.990			
		Năm 2024	35.224			
6	Bến cảng Biển Đông	Năm 2022	37.760			
		Năm 2023	46.012			
		Năm 2024	43.740			
7	Bến cảng Rau Quả	Năm 2022	187.740			
		Năm 2023	182.212			
		Năm 2024	207.183			
8	Bến cảng Bông Sen (LOTUS)	Năm 2022	2.033.805	28.354		
		Năm 2023	2.095.251	29.514		
		Năm 2024	2.519.715	3.320		
9	Bến cảng công nghiệp tàu thủy Sài Gòn	Năm 2022	4.700			
		Năm 2023	494			

		Năm 2024	1.159			
II. KHU BẾN SÔNG ĐỒNG NAI						
1	Bến cảng Container Quốc tế SP-ITC	Năm 2022	9.060.903	775.591	10,8÷12,6	
		Năm 2023	9.707.325	783.267		
		Năm 2024	10.769.823	906.559		
2	Bến cảng chuyên dụng Trạm tiếp nhận, nghiền và PP xi măng phía Nam	Năm 2022	2.669.153		2,7÷2,7	
		Năm 2023	2.349.789			
		Năm 2024	2.562.62			
3	Bến cảng Bến Nghé - Phú Hữu	Năm 2022	11.096.897	822.967	3,8÷4,5	
		Năm 2023	11.260.542	807.903		
		Năm 2024	11.676.349	885.162		
4	Bến cảng Tân cảng Cát Lái	Năm 2022	59.153.943	4.737.878	60,6÷65,7	
		Năm 2023	58.765.497	4.616.332		
		Năm 2024	63.639.211	5.004.011		
5	Bến cảng xăng dầu Sài Gòn Petro	Năm 2022	792.329		1,6÷1,6	
		Năm 2023	1.103.731			
		Năm 2024	872.294			
6	Bến cảng Xi măng Sao Mai (bến cảng chuyên dùng Cát Lái)	Năm 2022	257.890		1÷1	
		Năm 2023	156.960			
		Năm 2024	71.767			
7	Bến cảng trang trí Nhà máy Sửa chữa và Đóng tàu Sài Gòn	Năm 2022	450			
		Năm 2023	-			
		Năm 2024	-			
III. KHU BẾN SÔNG NHÀ BÈ						
1	Bến cảng dầu thực vật Nhà Bè (Navioil)	Năm 2022	79.494		0,5÷0,5	
		Năm 2023	47.655			
		Năm 2024	29.218			
2	Bến cảng thương mại vận tải xăng dầu Minh Tấn	Năm 2022	4.950		0,3÷0,3	
		Năm 2023	330			
		Năm 2024	-			
3	Bến cảng tổng kho xăng dầu Nhà Bè	Năm 2022	7.078.784		8÷8	
		Năm 2023	7.367.169			
		Năm 2024	7.120.748			
4	Bến cảng xăng dầu PVOIL Nhà Bè	Năm 2022	941.464		1,7÷1,7	
		Năm 2023	1.228.242			
		Năm 2024	1.298.472			
5		Năm 2022	1.129.688		1,55÷1,55	

	Bến cảng kho xăng dầu VK.102	Năm 2023	920.575			
		Năm 2024	1.002.614			
6	Bến cảng tổng kho xăng dầu 102 mở rộng	Năm 2022	834.957			
		Năm 2023	813.181			
		Năm 2024	777.040			
7	Bến cảng Lâm Tài Chánh (Lataca)	Năm 2022	47.564		0,2÷0,2	
		Năm 2023	51.776			
		Năm 2024	56.060			
8	Bến cảng đóng tàu và công nghiệp Hàng hải Sài Gòn	Năm 2022	116.851			
		Năm 2023	34.266			
		Năm 2024	226.828			
8	Bến cảng đóng tàu An Phú	Năm 2022	-			
		Năm 2023	-			
		Năm 2024	727			
9	Bến cảng trường kỹ thuật nghiệp vụ Hàng Giang II	Năm 2022				
		Năm 2023	-			
		Năm 2024	-			
10	Bến cảng nhà máy đóng tàu 76	Năm 2022	-			
		Năm 2023	-			
		Năm 2024	-			
11	Bến cảng X51	Năm 2022	631			
		Năm 2023	11.001			
		Năm 2024	562			

IV. KHU BẾN SÔNG SOÀI RÁP

1	Bến cảng xi măng Thăng Long	Năm 2022	494.707		1,4÷1,4	
		Năm 2023	442.970			
		Năm 2024	511.413			
2	Bến cảng xi măng Fico	Năm 2022	789.238			
		Năm 2023	673.147			
		Năm 2024	678.982			
3	Bến cảng chuyên dùng Nhà máy nghiền Clinker Hiệp Phước	Năm 2022	393.953		0,5÷0,5	
		Năm 2023	337.453			
		Năm 2024	395.336			
4	Bến cảng Tân cảng Hiệp Phước	Năm 2022	3.520.187	291.946	7,8÷8,5	
		Năm 2023	2.787.826	238.661		
		Năm 2024	3.115.469	268.967		

5	Bến cảng điện Hiệp Phước	Năm 2022	17.018		1,2÷1,2	
		Năm 2023	10.185			
		Năm 2024	14.000			
6	Bến cảng xi măng Nghi Sơn (tại Hiệp Phước)	Năm 2022	1.401.023		2÷2	
		Năm 2023	1.202.335			
		Năm 2024	1.016.765			
7	Bến cảng Container Trung tâm Sài Gòn (SPCT)	Năm 2022	268.102		17,6÷19	
		Năm 2023	135.607			
		Năm 2024	119.270			
8	Bến cảng chuyên dùng Calofic	Năm 2022	293.490		0,4÷0,8	
		Năm 2023	403.015			
		Năm 2024	440.734			
9	Bến cảng Saint-Gobain Việt Nam	Năm 2022	57.789		0,8÷0,8	
		Năm 2023	72.005			
		Năm 2024	69.572			
10	Bến cảng Xi măng Hạ Long	Năm 2022	1.398.439		1,2÷1,2	
		Năm 2023	861.072			
		Năm 2024	909.045			
11	Bến cảng Sài Gòn - Hiệp Phước	Năm 2022	512.307	492	6,4÷8	
		Năm 2023	239.863	1.183		
		Năm 2024	345.622	324		

B – Cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu

1	BẾN CẢNG BARIA SERECE	Năm 2022	7,400,876		7,000,000	106%
		Năm 2023	7,478,489		7,000,000	107%
		Năm 2024	7,289,721		7,000,000	104%
2	BẾN CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT-TERMINAL LINK	Năm 2022	10,645,233	1,743,680	8,800,000	121%
		Năm 2023	13,573,470	1,750,766	8,800,000	154%
		Năm 2024	22,344,105	2,911,568	8,800,000	254%
3	BẾN CẢNG CONT CÁI MÉP THUẬN - TCIT	Năm 2022	22,054,226	3,080,042	16,500,000	134%
		Năm 2023	21,775,168	2,931,531	16,500,000	132%
		Năm 2024	23,395,260	3,259,893	16,500,000	142%
4		Năm 2022	6,780,566	926,125	8,140,000	83%

	BẾN CẢNG CONT QUỐC TẾ CÁI MÉP (TCTT)	Năm 2023	8,937,010	1,386,479	8,140,000	110%
		Năm 2024	10,481,104	1,729,153	8,140,000	129%
5	BẾN CẢNG CONT QUỐC TẾ SG-SSA (SSIT)	Năm 2022	10,067,116	1,162,918	17,270,000	58%
		Năm 2022	10,093,766	939,151	17,270,000	58%
		Năm 2023	12,750,782	1,401,184	17,270,000	74%
6	BẾN CẢNG ĐẠM VÀ DVĐK TH PHÚ MỸ	Năm 2024	2,810,112		3,000,000	94%
		Năm 2022	3,349,053		3,000,000	112%
		Năm 2023	4,083,088		3,000,000	136%
7	BẾN CẢNG INTERFLOUR CÁI MÉP	Năm 2024	2,780,102		1,800,000	154%
		Năm 2022	1,294,774		1,800,000	72%
		Năm 2023	366,861		1,800,000	20%
8	BẾN CẢNG KHU DỊCH VỤ CÔNG NGHIỆP LONG SƠN 2023	Năm 2024	250	137	1,200,000	0%
		Năm 2022	2,400,304	158,396	1,200,000	200%
9	BẾN CẢNG PVGAS VŨNG TÀU 2022	Năm 2023	1,460,584		1,300,000	112%
		Năm 2024	1,431,416		1,300,000	110%
		Năm 2022	1,527,821		1,300,000	118%
10	BẾN CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT) 2022	Năm 2022	7,537,272	1,427,820	12,650,000	60%
		Năm 2023	7,471,846	1,136,759	12,650,000	59%
		Năm 2024	10,878,285	1,524,151	12,650,000	86%
11	BẾN CẢNG QUỐC TẾ SÀI GÒN VN (SITV) 2022	Năm 2022	6,262,689		12,100,000	52%
		Năm 2023	6,981,595		12,100,000	58%
		Năm 2024	8,241,914		12,100,000	68%
12	BẾN CẢNG QUỐC TẾ SP-PSA 2022	Năm 2022	6,174,292		8,800,000	70%
		Năm 2023	6,365,778		8,800,000	72%
		Năm 2024	7,616,933		8,800,000	87%
13	BẾN CẢNG THÉP PHÚ MỸ 2022	Năm 2022	1,082,806		1,300,000	83%

		Năm 2023	1,027,666		1,300,000	79%
		Năm 2024	1,333,162		1,300,000	103%
14	BẾN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI (ODA) 2022	Năm 2022	3,633,613		3,000,000	121%
		Năm 2022	3,504,471		3,000,000	117%
		Năm 2023	5,034,174		3,000,000	168%
15	BẾN CẢNG XĂNG DẦU PETEC CÁI MÉP 2022	Năm 2024	165,254		5,000,000	3%
		Năm 2022	276,522		5,000,000	6%
		Năm 2023	699,801		5,000,000	14%
16	BẾN CẢNG XĂNG DẦU PETRO VŨNG TÀU 2022	Năm 2024	151,276		1,380,000	11%
		Năm 2022	231,869		1,380,000	17%
		Năm 2023	658,153		1,380,000	48%
17	BẾN CẢNG XI MĂNG CẨM PHẢ 2022	Năm 2024	834,456		1,870,000	45%
		Năm 2022	597,755		1,870,000	32%
		Năm 2023	594,494		1,870,000	32%
18	Cảng POSCO 2022	Năm 2024	1,406,784		2,860,000	49%
		Năm 2022	1,229,643		2,860,000	43%
		Năm 2022	1,460,499		2,860,000	51%
19	ĐÀU NM ĐIỆN PHU MY 2022	Năm 2023	4,84		4,000,000	0%
		Năm 2024	61,363		4,000,000	2%
		Năm 2022	8,148		4,000,000	0%
20	HYOSUNG VINA CHEMICALS 2022	Năm 2023	400,379		4,100,000	10%
		Năm 2024	661,802		4,100,000	16%
		Năm 2022	946,036		4,100,000	23%
21	NHÀ MÁY ĐÓNG TÀU BA SON PHU MY 2022	Năm 2023	568,384		1,500,000	38%
		Năm 2024	137,356		1,500,000	9%
		Năm 2022	571,545		1,500,000	38%

22	POSCO YAMATO VINA 2022	Năm 2023	399,701		1,750,000	23%
		Năm 2024	411,943		1,750,000	24%
		Năm 2022	469,194		1,750,000	27%
23	QUỐC TẾ THỊ VẢI 2022	Năm 2022	1,674,733		1,000,000	167%
		Năm 2023	1,588,433		1,000,000	159%
		Năm 2024	2,217,057		1,000,000	222%
24	SCC-VN THỊ VẢI 2022	Năm 2022	1,685,869		18,000,000	9%
		Năm 2023	983,957		18,000,000	5%
		Năm 2024	1,477,387		18,000,000	8%
25	TỔNG HỢP CÁI MÉP 2022	Năm 2022	1,149,618		5,200,000	22%
		Năm 2023	1,013,397		5,200,000	19%
		Năm 2024	1,145,938		5,200,000	22%
26	BẾN CẢNG CHẾ TẠO DÀN KHOAN DK (PV SHIPYARD) 2022	Năm 2022	21,03		100	21%
		Năm 2023	17,785		100	18%
		Năm 2024	16,562		100	17%
27	BẾN CẢNG CÔN ĐẢO - VŨNG TÀU 2022	Năm 2022	31,168		100	31%
		Năm 2022	26,961		100	27%
		Năm 2023	82,319		100	82%
28	BẾN CẢNG D-A TỔ HỢP HÓA DẦU MIỀN NAM VIỆT NAM 2022	Năm 2024	3,796		5,300,000	0%
		Năm 2022	4,756		5,300,000	0%
		Năm 2023	-		5,300,000	0%
29	BẾN CẢNG HÀ LỘC 2022	Năm 2024	1,146		200	1%
		Năm 2022	470		200	0%
		Năm 2023	1,668		200	1%
30	BẾN CẢNG HẠ LƯU PTSC 2022	Năm 2024	21,262		750	3%
		Năm 2022	57,8		750	8%

		Năm 2023	38,806		750	5%
31	BẾN CẢNG QUỐC PHÒNG QK7 2022	Năm 2024	4,972		-	
		Năm 2022	386		-	
		Năm 2022	1,445		-	
32		Năm 2023	78,77		1,000,000	8%
		Năm 2024	45,541		1,000,000	5%
		Năm 2022	51,641		1,000,000	5%
33	BẾN CẢNG THƯƠNG CẢNG VT 2022	Năm 2023	173,824		300	58%
		Năm 2024	209,281		300	70%
		Năm 2022	258,321		300	86%
34	BẾN CẢNG VIETSOVPETRO 2022	Năm 2023	30,341		5,000,000	1%
		Năm 2024	51,765		5,000,000	1%
		Năm 2022	43,996		5,000,000	1%
35	BẾN CẢNG VINA OFFSHORE 2022	Năm 2023	787		100	1%
		Năm 2024	2,69		100	3%
		Năm 2022	-		100	0%
36	BẾN CẢNG XĂNG DẦU PTSC 2022	Năm 2022	89,486		500	18%
		Năm 2023	129,106		500	26%
		Năm 2024	79,322		500	16%
37	CẢNG CA CAT LO VT(VIECO) 2022	Năm 2022	-		-	
		Năm 2023	-		-	
		Năm 2024	-		-	
38	CẦU CẢNG CD KHO XĂNG DẦU PTSC (CLT) 2022	Năm 2022	89,228		500	18%
		Năm 2023	63,303		500	13%
		Năm 2024	109,615		500	22%
39		Năm 2022	18,196		700	3%

	CẦU CẢNG KHU CÔNG NGHIỆP ĐÔNG XUYỀN 2022	Năm 2023	14,636		700	2%
		Năm 2024	9,877		700	1%
40	CẦU CẢNG NASOS 2022	Năm 2022	-		-	
		Năm 2022	-		-	
		Năm 2023	-		-	
41	CẦU CẢNG SỐ 2-KHO XĂNG DẦU CÙ LAO TÀO 2022	Năm 2024	72,885		500	15%
		Năm 2022	92,614		500	19%
		Năm 2023	6,557		500	1%
42	CẦU CẢNG TRANG TRÍ 10000 DWT (SG-SHIPYARD) 2022	Năm 2024	-		-	
		Năm 2022	-		-	
		Năm 2023	-		-	
43	CẦU CẢNG, Ụ TÀU-CTY ĐÓNG TÀU & DVDK (VT SHIPYARD) 2022	Năm 2024	-		-	
		Năm 2022	-		-	
		Năm 2023	-		-	
44	HQ 129 2022	Năm 2024	11,334		200	6%
		Năm 2022	11,075		200	6%
		Năm 2022	12,032		200	6%
45	HYDROCARBON 2022	Năm 2023	68,996		5,300,000	1%
		Năm 2024	397,701		5,300,000	8%
		Năm 2022	770,127		5,300,000	15%
46	PHÂN CẢNG DVDK VŨNG TÀU(TL PTSC) 2022	Năm 2023	204,7		500	41%
		Năm 2024	201,778		500	40%
		Năm 2022	106,661		500	21%
47	PVC-MS 2022	Năm 2023	-		-	
		Năm 2024	9,458		-	
		Năm 2022	5,462		-	

48	XANG DAU BẾN CẢNG KHO XĂNG DẦU K2 2022	Năm 2023	122,958		400	31%
		Năm 2024	145,794		400	36%
		Năm 2022	141,102		400	35%
49	BEN CANG BEN ĐAM (CON DAO) 2022	Năm 2022	177,661		30	592%
		Năm 2023	214,236		30	714%
		Năm 2024	182,255		30	608%
50	BẾN PHAO CÔNG TY TNHH HUY GIỚI – CHI NHÁNH 2 2022	Năm 2022	1,847			
		Năm 2023	-			
		Năm 2024	-			
51	BẾN PHAO NEO HOÀNG NGUYỄN 2022	Năm 2022	-			
		Năm 2023	-			
		Năm 2024	-			
52	BẾN PHAO NEO ITC CÁI MẾP 2022	Năm 2022	1,920,082			
		Năm 2023	3,368,281			
		Năm 2024	2,872,594			
53	BẾN PHAO NEO TÀU DẦU TRỌNG TẢI 50.000DWT 2022	Năm 2022	55,465			
		Năm 2022	439,348			
		Năm 2023	319,941			
54	CẢNG DKNK BIỂN ĐÔNG (HẢI THẠCH- MỘC TINH) 2022	Năm 2024	349,285			
		Năm 2022	206			
		Năm 2023	28,476			
55	MỎ BẠCH HỒ 2022	Năm 2024	3,088,171			
		Năm 2022	2,479,033			
		Năm 2023	2,128,643			
56	MỎ CHIM SÁO 2022	Năm 2024	307,603			
		Năm 2022	359,538			

		Năm 2023	532,247			
57	MỎ ĐẠI HÙNG 2022	Năm 2024	197,084			
		Năm 2022	85,402			
		Năm 2022	422,429			
58	MỎ LAN TÂY-LAN ĐỎ 2022	Năm 2023	-			
		Năm 2024	-			
		Năm 2022	95			
60	MỎ RẠNG ĐÔNG 2022	Năm 2023	448,93			
		Năm 2024	595,053			
		Năm 2022	419,665			
61	MỎ RỒNG 2022	Năm 2023	218			
		Năm 2024	545,107			
		Năm 2022	561,55			
62	MỎ RỒNG ĐÔI 2022	Năm 2023	46,097			
		Năm 2024	24,168			
		Năm 2022	43,766			

C – Cảng biển Bình Dương

1	Bến cảng tổng hợp Bình Dương	Năm 2022	3.284.422	385.273	800.000	48%
		Năm 2023	4.925.315	520.700		65%
		Năm 2024	6.552.693	825.857		103%

Số: /TTr-SXD-TC

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày tháng năm 2025

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

**Về dự thảo 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**

Kính gửi: Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 19 tháng 02 năm 2025; Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 25 tháng 6 năm 2025; Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ Quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2025 của Chính phủ quy định sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 78/2025/NĐ-CP;

Sở Xây dựng kính trình Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh dự thảo 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, như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

- Căn cứ khoản 16 Điều 1 Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12 tháng 6 năm 2025 của Quốc hội về sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, quy định: “Sắp xếp toàn bộ diện tích tự nhiên, dân số của Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và tỉnh Bình Dương thành thành phố mới có tên gọi là Thành phố Hồ Chí Minh...”

- Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, trong đó:

+ Tại Điểm b Khoản 20 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 54 quy định:

“b) Trường hợp nhiều đơn vị hành chính được nhập thành một đơn vị hành chính mới cùng cấp thì văn bản quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Chủ tịch Ủy ban nhân dân của đơn vị hành chính được nhập tiếp tục có hiệu lực trong phạm vi đơn vị hành chính đó cho đến khi Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Chủ tịch Ủy ban nhân dân của đơn vị hành chính mới ban hành văn bản hành chính để quyết định việc áp dụng hoặc bãi bỏ văn bản quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Chủ tịch Ủy ban nhân dân của đơn vị hành chính được nhập hoặc ban hành văn bản quy phạm pháp luật mới”.

+ Tại điểm a khoản 1 Điều 21 quy định:

“Điều 21. Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, quyết định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh

1. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh ban hành nghị quyết để quy định:

a) Chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong văn bản quy phạm pháp luật của cơ quan nhà nước cấp trên;...”

- Căn cứ Khoản 1 Điều 21 Luật phí và lệ phí

“Điều 21. Thẩm quyền của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh

1. Quyết định mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng các khoản phí, lệ phí thuộc thẩm quyền.”

Căn cứ các quy định trên, Sở Xây dựng dự thảo 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 trình Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh trình Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua Đề án thu phí và ban hành Nghị quyết 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 là có cơ sở pháp lý.

2. Cơ sở thực tiễn

Sau sắp xếp hệ thống **cảng biển** trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh bao gồm: Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương.

Thực hiện Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm 2022 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về 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, Thành phố Hồ Chí Minh (trước sắp xếp) đã thực hiện thu phí từ ngày 01 tháng 04 năm 2022 đến nay. Tổng số phí thu được đến ngày 31 tháng 8 năm 2025 là 7.502 tỷ đồng, góp phần bố trí

vốn đầu tư công cho các dự án trọng điểm kết nối hạ tầng giao thông khu vực cảng biển giai đoạn 2021-2025.

Để đảm bảo thống nhất thực hiện việc 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 sau sắp xếp, đồng thời để tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố nhằm đẩy nhanh việc đầu tư, nâng cấp, bảo trì hệ thống hạ tầng giao thông kết nối cảng biển đáp ứng năng lực khai thác cảng biển, tiềm năng tăng trưởng hàng hóa xuất nhập khẩu qua hệ thống cảng biển trong thời gian tới thì cần thiết ban hành mức thu phí áp dụng thống nhất tại các khu vực cửa khẩu cảng biển trên toàn địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh sau sắp xếp.

Trong quá trình thực hiện thu phí hạ tầng cảng biển từ ngày 01 tháng 04 năm 2022 đến nay đã phát sinh một số bất cập trong thực tế mà Nghị quyết chưa phản ánh. Cụ thể:

a) Về đối tượng thu phí:

Trong thực tế, các tổ chức, cá nhân kinh doanh, cung cấp dịch vụ kinh doanh, xếp dỡ, lưu giữ, vận chuyển hàng hóa và thực hiện các thủ xuất nhập khẩu hàng hóa thay cho chủ hàng, cơ quan thu phí không thể liên hệ chủ hàng để thu phí. Do đó, để giải quyết khó khăn này trong khi chưa trình được Hội đồng nhân dân Thành phố điều chỉnh Nghị quyết, Ủy ban nhân dân Thành phố đã có công văn số 944/UBND-KT ngày 29 tháng 3 năm 2022 về việc 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 đối với hàng hóa xuất nhập khẩu qua kho CFS và kho ngoại quan, trong đó giao các doanh nghiệp kinh doanh kho CFS, kho ngoại quan hỗ trợ thu phí của các chủ hàng và nộp phí theo tờ khai vận chuyển độc lập từ cảng về kho CFS và ngược lại.

Để đảm bảo cơ sở pháp lý, cần thiết bổ sung thêm đối tượng nộp phí này trong Nghị quyết.

b) Về mức thu phí:

- Mức thu phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập chưa phân biệt giữa hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất và hàng hóa tạm nhập khẩu, tạm xuất khẩu (Theo Điều 48 Luật Hải quan năm 2022), cụ thể:

- Các hàng hóa tạm nhập tạm xuất quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48:

a) Phương tiện quay vòng để chứa hàng hóa;

b) Máy móc, thiết bị, dụng cụ nghề nghiệp để phục vụ công việc trong thời hạn nhất định;

c) Máy móc, thiết bị, phương tiện thi công, khuôn, mẫu theo các hợp đồng thuê, mượn để sản xuất, thi công;

d) Linh kiện, phụ tùng của chủ tàu nhập khẩu để phục vụ thay thế, sửa chữa tàu biển, tàu bay nước ngoài;

đ) Hàng hóa tham dự hội chợ, triển lãm, giới thiệu sản phẩm;

e) Hàng hóa khác theo quy định của pháp luật.”

Các loại hàng hóa nêu trên tạm nhập, tạm xuất không nhằm mục đích kinh doanh nên áp dụng cùng mức phí với hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất là chưa phù hợp. Đề xuất mức thu tương ứng mức thu đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.

- Đối với hàng đóng ghép trong container, chưa quy định mức phí đóng của 1 chủ hàng nhưng có nhiều loại hàng (hàng tạm nhập tái xuất, hàng xuất nhập khẩu, hàng chuyển khẩu...) trong cùng container. Hàng nhỏ lẻ, chủ yếu đáp ứng nhu cầu sử dụng của chủ hàng, không phải mục đích kinh doanh. Do đó, đề xuất áp dụng mức phí của hàng hóa đóng ghép trong container của hàng hóa xuất nhập khẩu.

- Đối với hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong container của nhiều chủ hàng mức phí là 15.000 đồng/tấn, thực tế rất nhiều trường hợp hàng hóa có trọng lượng <1.000 kg, số thu phí hàng hóa có trọng lượng < 1.000 kg thấp nhưng mất rất nhiều thời gian và công sức của các đơn vị Cảng vụ đường thủy nội địa, Cục Hải quan Thành phố, Các cảng... kiểm soát trong việc phối hợp xác minh trọng lượng hàng hóa để kiểm tra xác định phí. Cụ thể:

+ Năm 2022 (09 tháng, từ ngày 01.4.22 đến 31.12.22) có 29.391 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/1.767.191 tờ khai (tỉ lệ 1,66 %), tương ứng số thu 152 triệu/1.869 tỷ đồng (tỉ lệ 0,008%).

+ Năm 2023 có 49.555 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/2.451.101 tờ khai (tỉ lệ 2,02%), tương ứng số thu 254 triệu/2.036 tỷ đồng (tỉ lệ 0,012%);

+ Năm 2024 có 36.330 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/2.684.880 tờ khai (tỉ lệ 1,35%), tương ứng số thu 195 triệu/ 2.151 tỷ đồng (tỉ lệ 0,01%);

+ Năm 2025 (tính đến ngày 31/8/2025) có 42.249 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/ 1.771.671 tờ khai (tỉ lệ 2,38%), tương ứng số thu 238 triệu/ 1.771 tỷ đồng (tỉ lệ 0,016 %);

Đồng thời những hàng hóa có trọng lượng nhỏ, phần lớn để đáp ứng nhu cầu sử dụng không phải mục đích kinh doanh. Do đó, để giảm bớt khối lượng công việc, tập trung thu và đơn đốc thu các tờ khai có giá trị lớn nên đề nghị miễn thu phí đối với hàng hóa đóng ghép trong container của một chủ hàng có trọng lượng <1.000 kg.

- Đối với hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu được đưa vào và rời các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC: Dự án BOT xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu, thành phố Thủ Đức đã hoàn tất và đưa vào thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ. Đây là con đường độc đạo vào 2 bến cảng : Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC. Bến Tân Cảng - Phú Hữu là một phần của cảng Cát Lái, cảng container lớn nhất Việt Nam; bến cảng SP-ITC chính là

cảng xuất nhập khẩu hàng hóa lớn thứ hai tại TP.HCM, là cửa ngõ để tiếp nhận và trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu cho các bến cảng ở Cái Mép, cảng nước sâu lớn nhất tại Việt Nam hiện nay. Do đó:

+ Hàng hóa được vận chuyển từ các tỉnh phía Đông-Tây Thành phố Hồ Chí Minh vào 2 cảng này, các phương tiện sẽ phải đóng tiền giá dịch vụ sử dụng dịch vụ đường bộ tại trạm BOT Xa lộ Hà Nội (155.000 đồng/lượt đối với xe tải >18T và cont 40ft), Trạm thu phí Long Phước trên cao tốc TP.Hồ Chí Minh-Long Thành-Dầu Giây (163.000 đồng/lượt/container rỗng, 342.000 đồng/lượt/container có hàng).

+ Hàng hoá được vận chuyển từ các tỉnh phía Nam vào TP. Hồ Chí Minh sẽ nộp giá dịch vụ sử dụng đường bộ tại trạm BOT cầu Phú Mỹ (80.000 đồng/lượt xe); trạm BOT đường Nguyễn Văn Linh (35.000 đồng/lượt xe tải 18 tấn).

Khi hàng hóa vào các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC, dự kiến các phương tiện vận chuyển phải đóng giá dịch vụ sử dụng đường bộ của dự án BOT xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu (dự kiến 133.000 đồng/lượt với xe tải >18T và cont 40ft).

Ngoài nộp giá dịch vụ sử dụng đường bộ tại các Trạm nêu trên, các doanh nghiệp còn phải đóng phí hạ tầng cảng biển khi đưa hàng vào cảng, rồi các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC với mức phí 250.000 đồng/container 20 feet và 500.000 đồng/container 40 feet.

Điều này, sẽ tạo gánh nặng lớn cho doanh nghiệp về chi phí, tác động tiêu cực đến hoạt động sản xuất, kinh doanh cho doanh nghiệp nói riêng và của Thành phố Hồ Chí Minh nói chung, nhất là đang trong giai đoạn hồi phục sau dịch Covid-19. Các Doanh nghiệp đã có văn bản kiến nghị nội dung này gửi Ủy ban nhân dân Thành phố, Hội đồng nhân dân Thành phố và Sở Xây dựng.

Sau khi nghiên cứu ý kiến của các doanh nghiệp, đặc thù độc đạo của đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu cùng tình hình thu phí của các Trạm BOT ở các cửa ngõ của Thành phố, Sở Xây dựng nhận thấy các kiến nghị của doanh nghiệp là có cơ sở. Tuy nhiên, đề xuất Thành phố mua lại dự án BOT Phú Hữu từ nguồn thu phí hạ tầng cảng biển là chưa thể thực hiện được do hiện nay chưa có quy định của pháp luật về việc nhà nước mua lại các dự án BOT, đồng thời việc thu phí dịch vụ đường bộ của trạm BOT Phú Hữu phải tuân thủ hợp đồng, phương án tài chính đã ký kết giữa Ủy ban nhân dân Thành phố với chủ đầu tư. Việc miễn, giảm phí dịch vụ đường bộ của trạm BOT Phú Hữu cho các phương tiện vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu chưa được quy định trong hợp đồng cũng như quy định của pháp luật, nếu thực hiện miễn giảm sẽ phá vỡ phương án tài chính của Hợp đồng BOT cũng như ảnh hưởng đến tình hình hoạt động của các Trạm BOT khác trên địa bàn Thành phố.

Do đó, để chia sẻ khó khăn với các Doanh nghiệp, Sở Xây dựng đề xuất xem xét giảm phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa vào cảng, rồi Tân Cảng-Phú Hữu và cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ -đường nối từ đường

Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu tương ứng với mức giá tối đa 2 lượt của dịch vụ sử dụng đường bộ tại Trạm BOT Phú Hữu (Quyết định số 705/QĐ-UBND ngày 08 tháng 3 năm 2024). Cụ thể:

Giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ tại Trạm BOT Phú Hữu: Xe chở hàng bằng container 20ft: 66.000 đồng/lượt; Xe chở hàng bằng container 40ft: 133.000 đồng/lượt

Tỷ lệ giữa mức thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ và mức thu phí hạ tầng cảng biển:

- + Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập
 - ++ Container 20ft: $66.000 \times 2 / 2.200.000 \times 100\% = 6\%$
 - ++ Container 40ft: $133.000 \times 2 / 4.400.000 \times 100\% = 6\%$
- + Hàng trung chuyển, chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu
 - ++ Container 20ft: $66.000 \times 2 / 250.000 \times 100\% = 53\%$
 - ++ Container 40ft: $133.000 \times 2 / 500.000 \times 100\% = 53,2\%$

Đề xuất mức giảm phí hạ tầng cảng biển đối với hàng vào cảng, rời Tân Cảng-Phú Hữu và cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua Trạm thu phí Phú Hữu như sau: Đối với Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập tỷ lệ giảm là 6% mức thu phí hạ tầng cảng biển; Đối với Hàng trung chuyển, chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu tỷ lệ giảm là 53% mức thu phí hạ tầng cảng biển.

Số thu giảm theo số liệu hàng hóa đi qua trạm Phú Hữu vào Cảng (đơn vị báo cáo) năm 2024

Cảng	Cont 20 ft	Cont 40ft	Quy đổi về cont 20ft	Số tiền giảm (đồng)
Cảng SP-ITC	115.913	199.568	515.049	
Tân Cảng Phú Hữu – Cống G	73.081	85.418	243.917	
Cộng			758.966	11.562.096.000
Trong đó:				
- Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập; (0,2%)				
+ Container 20ft (0,2%)			1.518	200.376.000

- Hàng chuyên khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan (89,8%)	757.448	11.361.720.000
---	---------	----------------

c) Về tỷ lệ trích để lại

Tại tiết c khoản 4 Điều 1 Nghị quyết 07/2022/NQ-HĐND quy định:

Về tỷ lệ trích để lại số thu phục vụ cho công tác thu phí: Trong thời gian chưa có số liệu dự toán thu, chi thực tế từ việc thu phí, giao Ủy ban nhân dân thành phố điều hành việc quản lý, sử dụng và thanh quyết toán tiền phí phục vụ công tác thu phí bảo đảm đúng quy định của Luật Phí và Lệ phí và các văn bản hướng dẫn liên quan với tổng số tiền trích để lại cho đơn vị thu phí tối đa không quá 1,5% trên tổng số phí thu được. Sau một năm thực hiện Đề án, Ủy ban nhân dân thành phố đánh giá lại tình hình thu phí và chi phí phục vụ công tác thu phí để xác định tỷ lệ trích để lại cho phù hợp trình Hội đồng nhân dân thành phố xem xét, quyết định.

Hiện nay, qua 3 năm thu phí, việc thực hiện các nội dung chi phí trong thực tế đã tương đối ổn định, Sở Xây dựng đã xác định tỷ lệ trích để lại cho công tác thu phí trên cơ sở các khoản chi phải thực hiện. Cần thiết phải báo cáo Hội đồng nhân dân Thành phố để quyết định tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí. Cụ thể:

Đơn vị tính: đồng

Năm (1)	Số thu (2)	Số chi (3)	Nộp NS (4)	Tỷ lệ chi phục vụ thu phí (6) = (3)/(2)
Năm 2022	1.862.450.131.898	24.770.586.756	1.834.513.379.920	1,33%
Năm 2023	2.036.220.588.663	30.543.308.830	2.005.677.279.833	1,5%
Năm 2024	2.151.247.835.705	32.268.717.536	2.118.979.118.169	1,5%
Năm 2025 (ước TH)	2.150.000.000.000	32.250.000.000	2.117.750.000.000	1,5%

Trên cơ sở số chi thực tế, Sở Xây dựng đề xuất tỷ lệ trích để lại là 1,5% trên tổng số thu phí thu được.

d) Về hình thức thu phí:

Theo Nghị quyết là “Không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống 24/7 của Hải quan Thành phố.”

Thực tế hiện nay, có rất nhiều hình thức thanh toán không dùng tiền mặt như sử dụng ví điện tử, thanh toán trực tuyến... Do đó, cần sửa đổi nội dung hình thức thu phí cho phù hợp và thuận lợi cho các doanh nghiệp nộp phí.

Từ những cơ sở chính trị, pháp lý, thực tiễn nêu trên, việc Ủy ban nhân dân Thành phố trình Hội đồng nhân dân Thành phố ban hành thông qua Đề án và ban hành Nghị quyết thay thế các Nghị quyết liên quan đến việc 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 là cần thiết và phù hợp thẩm quyền.

II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

1. Mục đích ban hành dự thảo Nghị quyết

- Kịp thời thực hiện Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12 tháng 6 năm 2025 của Quốc hội về sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh

- Bảo đảm cho việc thu phí hạ tầng cảng biển đơn giản, rõ ràng, dễ sử dụng, nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật;

- Bổ sung thêm đối tượng nộp phí trong thực tế phát sinh, bổ sung thêm trường hợp miễn thu phí; bổ sung tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí cho phù hợp công tác thu phí trong thực tế.

- Giải quyết các tồn tại, vướng mắc phát sinh khi triển khai Nghị quyết 10/2020/NQ-HĐND, Nghị quyết 07/2022/NQ-HĐND về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND;

- Triển khai 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 sau sắp xếp, cụ thể là 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 Bà Rịa – Vũng Tàu và Cảng biển Bình Dương.

2. Quan điểm xây dựng dự thảo Nghị quyết

- Phù hợp với các quy định Luật ngân sách, Luật Hải quan, Luật Thương mại và các văn bản hướng dẫn

- Đảm bảo trình tự, thủ tục xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo quy định tại Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các Nghị định có liên quan.

- Xây dựng mức thu phí cho đầy đủ các đối tượng và có tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí phù hợp quy định hiện hành và tình hình thực tế.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG ĐỀ ÁN VÀ DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

1. Ngày 14 tháng 08 năm 2024, Ủy ban nhân dân Thành phố có Tờ trình số 4641/TTr-UBND gửi Thường trực Hội đồng nhân dân Thành phố đề nghị xây dựng Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thay thế các Nghị quyết số 10/2019/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020, Nghị quyết số 11/2021/NQ-HĐND ngày 25 tháng 6 năm 2021, Nghị quyết số 18/2021/NQ-HĐND ngày 19 tháng 10 năm 2021, Nghị quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm của Hội đồng nhân dân Thành phố liên quan 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.

2. Ngày 23 tháng 09 năm 2024, Hội đồng nhân dân Thành phố có Công văn số 889/HĐND-KTNS về ý kiến đề nghị xây dựng Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thay thế các Nghị quyết liên quan 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. Ngày 26 tháng 09 năm 2024, Văn phòng Ủy ban nhân dân Thành phố có Công văn số 5756/VP-KT về triển khai Công văn số 889/HĐND-KTNS, trong đó giao Sở Giao thông vận tải khẩn trương chủ trì, phối hợp các cơ quan đơn vị liên quan nghiên cứu công văn số 889/HĐND-KTNS nêu trên để hoàn thiện hồ sơ trình Thường trực Hội đồng nhân dân Thành phố về đề nghị xây dựng Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thay thế các Nghị quyết liên quan 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.

Sở Giao thông vận tải (nay là Sở Xây dựng) đã tổ chức lấy ý kiến các cơ quan đơn vị, thực hiện đánh giá tác động của chính sách đối với các doanh nghiệp, tổ chức cá nhân.

Hiện nay, thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, Hội đồng nhân dân Thành phố cần ban hành văn bản quy phạm pháp luật mới theo Điểm b Khoản 2 Điều 54 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật nhằm đảm bảo thống nhất thực hiện việc 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 sau sắp xếp.

Do đó, Sở Xây dựng trình Ủy ban nhân dân Thành phố dự thảo 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.

IV. PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA CHÍNH SÁCH

1. 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1.1 Phạm vi điều chỉnh

Khu vực cửa khẩu Cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương).

1.2. Đối tượng áp dụng

a. Đối tượng chịu phí:

Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu.

b. Đối tượng nộp phí:

+ Tổ chức, cá nhân kinh doanh Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu 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.

+ Tổ chức, cá nhân kinh doanh cung cấp dịch vụ kinh doanh, xếp dỡ, lưu giữ, vận chuyển : Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu 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.

2. Bố cục của dự thảo Đề án và dự thảo Nghị quyết

2.1. Đề án thu phí

Mục I: Sự cần thiết ban hành mức phí

Mục II: Thực trạng

1. Khái quát về vị trí địa lý khu vực cửa khẩu cảng biển
2. Định hướng hạ tầng giao thông kết nối
3. Khái quát về hiện trạng kết cấu hạ tầng kết nối cảng biển và tình hình giao thông kết nối
4. Đánh giá tình hình giao thông sau khi thực hiện thu phí cảng biển, đầu tư nâng cấp cho tuyến hạ tầng kết nối giao thông cảng biển và kết quả thu phí trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (trước sắp xếp)

4.1. Đánh giá tình hình giao thông sau khi thực hiện thu phí cảng biển, đầu tư nâng cấp cho tuyến hạ tầng kết nối giao thông cảng biển

4.2. Kết quả thu phí

4.3. Sản lượng và kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

4.4. Một số khó khăn vướng mắc trong quá trình thu phí

Mục III. Nội dung đề xuất

1. Cơ sở pháp lý

2. Mục đích, quan điểm xây dựng

3. Phạm vi áp dụng, đối tượng áp dụng
4. Mức thu phí
 - a) Nguyên tắc xây dựng mức thu
 - b) Mục tiêu
 - c) Mức thu phí đề xuất
 - d) Đối tượng miễn, giảm thu phí
 - đ) Tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí
 - e) Hình thức thu phí
5. Dự kiến số thu
6. Đánh giá tác động thu phí
 - 6.1. Tác động dịch chuyển hàng hóa
 - 6.2. Tác động xã hội
 - 6.3. Tác động về mặt kinh tế
 - 6.4. Tác động về mặt pháp luật

Mục V. Kết luận và kiến nghị

2.2. Dự thảo Nghị quyết gồm 03 Điều, cụ thể:

- Điều 1. Đối tượng, phạm vi, mức thu phí, quản lý và sử dụng phí.
- Điều 2. Tổ chức thực hiện.
- Điều 3. Điều khoản thi hành.

3. Nội dung cơ bản

Dự thảo Nghị quyết được xây dựng theo nguyên tắc kế thừa một số nội dung quy định tại Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm 2022 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên trong quá trình nghiên cứu để xây dựng dự thảo Nghị quyết, cơ quan soạn thảo đã sửa đổi, bổ sung các nội dung liên quan đến phạm vi và đối tượng áp dụng, mức thu phí, đối tượng miễn, giảm thu phí, tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí và hình thức thu phí để phù hợp với tình hình thực tiễn sau khi thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh. Cụ thể như sau:

3.1 Quy định về phạm vi, đối tượng áp dụng

a) Phạm vi áp dụng:

Khu vực cửa khẩu Cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương).

b) Đối tượng áp dụng:

Dự thảo Nghị quyết xác định lại đối tượng chịu phí, đồng thời bổ sung thêm đối tượng nộp phí để phù hợp với thực tế.

3.2 Quy định về mức thu phí

Dự thảo Nghị quyết giữ nguyên quy định về mức thu phí theo Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND. Ngoài ra, trong quá trình thực tế thu phí có phát sinh một số vướng mắc, khó khăn nên cần thiết điều chỉnh, bổ sung một số nội dung để dễ thực hiện.

Mức thu phí đề xuất:

Đvt: đồng

Số TT	Loại Hàng hóa	Đơn vị tính	Mức thu phí
1	Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập tái xuất; tạm xuất tái nhập;	đồng/cont	
a	Container 20ft	đồng/cont	2.200.000
b	Container 40ft	đồng/cont	4.400.000
c	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong Container của một chủ hàng hay nhiều chủ hàng*	đồng/tấn	50.000
2	Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ, e khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan		
a	Container 20ft	đồng/cont	250.000
b	Container 40ft	đồng/cont	500.000
c	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong Container của một chủ hàng hay nhiều chủ hàng*	đồng/tấn	15.000

** Nhiều loại hàng hóa đóng ghép trong container của một chủ hàng có tổng khối lượng hàng > 1.000 kg thu phí theo mức thu tại điểm c khoản 3 của biểu thu phí nêu trên.*

3.3. Quy định đối tượng miễn, giảm thu phí

Dự thảo Nghị quyết kế thừa, giữ nguyên quy định về đối tượng miễn, giảm thu phí theo Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND. Ngoài ra, nhằm chia sẻ khó khăn với các doanh nghiệp, tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa, đề xuất xem xét bổ sung quy định:

- Giảm 6% mức phí đối với Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu;

- Giảm 53% mức phí đối với Hàng chuyên khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu;

- Miễn thu phí đối với các loại hàng đóng ghép trong Container của cùng chủ hàng có khối lượng <1.000 kg.

3.4. Quy định tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí

Dự thảo Nghị quyết quy định về tỷ lệ trích để lại là 1,5% trên tổng số phí thu được để phục vụ công tác thu phí

3.5. Quy định hình thức thu phí

Dự thảo Nghị quyết kế thừa, giữ nguyên quy định về hình thức thu phí. Ngoài ra, bổ sung thêm các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.

VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH

1. Dự kiến nguồn lực

Về số thu nộp vào ngân sách thành phố: Toàn bộ số thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển thành phố Hồ Chí Minh 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, nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối cảng biển trên địa bàn Thành phố.

Tỷ lệ trích để lại số thu phục vụ cho công tác thu phí trên tổng số phí thu được. 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.

4. Điều kiện bảo đảm cho việc thực hiện chính sách

Cảng vụ Đường thủy nội địa trực thuộc Sở Xây dựng được giao nhiệm vụ tổ chức thu phí thực hiện theo Quy chế phối hợp, Quy trình thu phí do Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành; Quy chế phối hợp giữa Sở Xây dựng Thành phố Hồ Chí

Minh và các Chi cục Hải quan khu vực; Quy chế phối hợp, thỏa thuận hợp tác giữa đơn vị thu phí với các Doanh nghiệp cảng biển, các ngân hàng thương mại,...

Hình thức thu phí thông qua ứng dụng công nghệ thông tin thu phí không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống thanh toán trực tuyến, ví điện tử của các ngân hàng, các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.

Trên đây là Tờ trình 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, Sở Xây dựng kính đề nghị Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét, quyết định./.

Xin gửi kèm theo:

(1) Dự thảo Báo cáo tình hình thu phí và chi phí phục vụ công tác 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 năm 2022-2025 của Ủy ban nhân dân Thành phố;

(2) Dự thảo Đề án thu phí;

(3) Dự thảo Tờ trình Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh trình Hội đồng nhân dân thành phố dự thảo Nghị quyết 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;

(4) Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố;

(5) Bản so sánh dự thảo sửa đổi, bổ sung, thay thế với luật, pháp lệnh, nghị quyết hiện hành/Bản so sánh, thuyết minh nội dung dự thảo.

Nơi nhận:

- Như trên;
- PGĐ Linh;
- PQLĐT; KTBT;
- Lưu: VT, TC.

GIÁM ĐỐC

Võ Hoàng Ngân

Số: /TTr-UBND

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày tháng năm 2025

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

Về dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân thành phố 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

Kính gửi: Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 19 tháng 02 năm 2025; Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 25 tháng 6 năm 2025; Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ Quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2025 của Chính phủ quy định sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 78/2025/NĐ-CP;

Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh kính trình Hội đồng nhân dân dự thảo Nghị quyết 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, như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

- Căn cứ khoản 16 Điều 1 Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12 tháng 6 năm 2025 của Quốc hội về sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, quy định: “Sắp xếp toàn bộ diện tích tự nhiên, dân số của Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và tỉnh Bình Dương thành thành phố mới có tên gọi là Thành phố Hồ Chí Minh...”

- Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, trong đó:

+ Tại Điểm b Khoản 20 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 54 quy định:

“b) Trường hợp nhiều đơn vị hành chính được nhập thành một đơn vị hành chính mới cùng cấp thì văn bản quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Chủ tịch Ủy ban nhân dân của đơn vị hành chính được nhập tiếp tục có hiệu lực trong phạm vi đơn vị hành chính đó cho đến khi Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Chủ tịch Ủy ban nhân dân của đơn vị hành chính mới ban hành văn bản hành chính để quyết định việc áp dụng hoặc bãi bỏ văn bản quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Chủ tịch Ủy ban nhân dân của đơn vị hành chính được nhập hoặc ban hành văn bản quy phạm pháp luật mới”.

+ Tại điểm a khoản 1 Điều 21 quy định:

“Điều 21. Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, quyết định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh

1. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh ban hành nghị quyết để quy định:

a) **Chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong văn bản quy phạm pháp luật của cơ quan nhà nước cấp trên;...**”

- Căn cứ Khoản 1 Điều 21 Luật phí và lệ phí

“Điều 21. Thẩm quyền của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh

1. Quyết định mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng các khoản phí, lệ phí thuộc thẩm quyền.”

Căn cứ các quy định trên, Hội đồng nhân dân Thành phố ban hành Nghị quyết 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 là có cơ sở pháp lý.

2. Cơ sở thực tiễn

Sau sắp xếp hệ thống **cảng biển** trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh bao gồm: Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương.

Thực hiện Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm 2022 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về 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, Thành phố Hồ Chí Minh (trước sắp xếp) đã thực hiện thu phí từ ngày 01 tháng 04 năm 2022 đến nay. Tổng số phí thu được đến ngày 31 tháng 8 năm 2025 là 7.502 tỷ đồng, góp phần bổ trí vốn đầu tư công cho các dự án trọng điểm kết nối hạ tầng giao thông khu vực cảng biển giai đoạn 2021-2025.

Để đảm bảo thống nhất thực hiện việc 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 sau sắp xếp, đồng thời để tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố nhằm đẩy nhanh việc đầu tư, nâng cấp, bảo trì hệ thống hạ tầng giao thông kết nối cảng biển đáp ứng năng lực khai thác cảng biển, tiềm năng tăng trưởng hàng hóa xuất nhập khẩu qua hệ thống cảng biển trong thời gian tới thì cần thiết ban hành mức thu phí áp dụng thống nhất tại các khu vực cửa khẩu cảng biển trên toàn địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh sau sắp xếp.

Trong quá trình thực hiện thu phí hạ tầng cảng biển từ ngày 01 tháng 04 năm 2022 đến nay đã phát sinh một số bất cập trong thực tế mà Nghị quyết chưa phản ánh. Cụ thể:

a) Về đối tượng thu phí:

Trong thực tế, các tổ chức, cá nhân kinh doanh, cung cấp dịch vụ kinh doanh, xếp dỡ, lưu giữ, vận chuyển hàng hóa và thực hiện các thủ xuất nhập khẩu hàng hóa thay cho chủ hàng, cơ quan thu phí không thể liên hệ chủ hàng để thu phí. Do đó, để giải quyết khó khăn này trong khi chưa trình được Hội đồng nhân dân Thành phố điều chỉnh Nghị quyết, Ủy ban nhân dân Thành phố đã có công văn số 944/UBND-KT ngày 29 tháng 3 năm 2022 về việc 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 đối với hàng hóa xuất nhập khẩu qua kho CFS và kho ngoại quan, trong đó giao các doanh nghiệp kinh doanh kho CFS, kho ngoại quan hỗ trợ thu phí của các chủ hàng và nộp phí theo tờ khai vận chuyển độc lập từ cảng về kho CFS và ngược lại.

Để đảm bảo cơ sở pháp lý, cần thiết bổ sung thêm đối tượng nộp phí này trong Nghị quyết.

b) Về mức thu phí:

- Mức thu phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, tạm xuất tái nhập chưa phân biệt giữa hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất và hàng hóa tạm nhập khẩu, tạm xuất khẩu (Theo Điều 48 Luật Hải quan năm 2022), cụ thể:

- Các hàng hóa tạm nhập tạm xuất quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48:

a) Phương tiện quay vòng để chứa hàng hóa;

b) Máy móc, thiết bị, dụng cụ nghề nghiệp để phục vụ công việc trong thời hạn nhất định;

c) Máy móc, thiết bị, phương tiện thi công, khuôn, mẫu theo các hợp đồng thuê, mượn để sản xuất, thi công;

d) Linh kiện, phụ tùng của chủ tàu nhập khẩu để phục vụ thay thế, sửa chữa tàu biển, tàu bay nước ngoài;

đ) Hàng hóa tham dự hội chợ, triển lãm, giới thiệu sản phẩm;

e) Hàng hóa khác theo quy định của pháp luật.”

Các loại hàng hóa nêu trên tạm nhập, tạm xuất không nhằm mục đích kinh doanh nên áp dụng cùng mức phí với hàng hóa kinh doanh tạm nhập, tái xuất là

chưa phù hợp. Đề xuất mức thu tương ứng mức thu đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.

- Đối với hàng đóng ghép trong container, chưa quy định mức phí đóng của 1 chủ hàng nhưng có nhiều loại hàng (hàng tạm nhập tái xuất, hàng xuất nhập khẩu, hàng chuyển khẩu...) trong cùng container. Hàng nhỏ lẻ, chủ yếu đáp ứng nhu cầu sử dụng của chủ hàng, không phải mục đích kinh doanh. Do đó, đề xuất áp dụng mức phí của hàng hóa đóng ghép trong container của hàng hóa xuất nhập khẩu.

- Đối với hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong container của nhiều chủ hàng mức phí là 15.000 đồng/tấn, thực tế rất nhiều trường hợp hàng hóa có trọng lượng <1.000 kg, số thu phí hàng hóa có trọng lượng < 1.000 kg thấp nhưng mất rất nhiều thời gian và công sức của các đơn vị Cảng vụ đường thủy nội địa, Cục Hải quan Thành phố, Các cảng... kiểm soát trong việc phối hợp xác minh trọng lượng hàng hóa để kiểm tra xác định phí. Cụ thể:

+ Năm 2022 (09 tháng, từ ngày 01.4.22 đến 31.12.22) có 29.391 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/1.767.191 tờ khai (tỉ lệ 1,66 %), tương ứng số thu 152 triệu/1.869 tỷ đồng (tỉ lệ 0,008%).

+ Năm 2023 có 49.555 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/2.451.101 tờ khai (tỉ lệ 2,02%), tương ứng số thu 254 triệu/2.036 tỷ đồng (tỉ lệ 0,012%);

+ Năm 2024 có 36.330 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/2.684.880 tờ khai (tỉ lệ 1,35%), tương ứng số thu 195 triệu/ 2.151 tỷ đồng (tỉ lệ 0,01%);

+ Năm 2025 (tính đến ngày 31/8/2025) có 42.249 tờ khai có trọng lượng hàng hoá <1000kg/ 1.771.671 tờ khai (tỉ lệ 2,38%), tương ứng số thu 238 triệu/ 1.771 tỷ đồng (tỉ lệ 0,016 %);

Đồng thời những hàng hóa có trọng lượng nhỏ, phần lớn để đáp ứng nhu cầu sử dụng không phải mục đích kinh doanh. Do đó, để giảm bớt khối lượng công việc, tập trung thu và đơn đốc thu các tờ khai có giá trị lớn nên đề nghị miễn thu phí đối với hàng hóa đóng ghép trong container của một chủ hàng có trọng lượng <1.000 kg.

- Đối với hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu được đưa vào và rời các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC: Dự án BOT xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu, thành phố Thủ Đức đã hoàn tất và đưa vào thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ. Đây là con đường độc đạo vào 2 bến cảng : Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC. Bến Tân Cảng - Phú Hữu là một phần của cảng Cát Lái, cảng container lớn nhất Việt Nam; bến cảng SP-ITC chính là cảng xuất nhập khẩu hàng hóa lớn thứ hai tại TP.HCM, là cửa ngõ để tiếp nhận và trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu cho các bến cảng ở Cái Mép, cảng nước sâu lớn nhất tại Việt Nam hiện nay. Do đó:

+ Hàng hóa được vận chuyển từ các tỉnh phía Đông-Tây Thành phố Hồ Chí Minh vào 2 cảng này, các phương tiện sẽ phải đóng tiền giá dịch vụ sử dụng dịch vụ đường bộ tại trạm BOT Xa lộ Hà Nội (155.000 đồng/lượt đối với xe tải >18T và cont 40ft), Trạm thu phí Long Phước trên cao tốc TP.Hồ Chí Minh-Long Thành-Dầu Giây (163.000 đồng/lượt/container rỗng, 342.000 đồng/lượt/container có hàng).

+ Hàng hoá được vận chuyển từ các tỉnh phía Nam vào TP. Hồ Chí Minh sẽ nộp giá dịch vụ sử dụng đường bộ tại trạm BOT cầu Phú Mỹ (80.000 đồng/lượt xe); trạm BOT đường Nguyễn Văn Linh (35.000 đồng/lượt xe tải 18 tấn).

Khi hàng hóa vào các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC, dự kiến các phương tiện vận chuyển phải đóng giá dịch vụ sử dụng đường bộ của dự án BOT xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu (dự kiến 133.000 đồng/lượt với xe tải >18T và cont 40ft).

Ngoài nộp giá dịch vụ sử dụng đường bộ tại các Trạm nêu trên, các doanh nghiệp còn phải đóng phí hạ tầng cảng biển khi đưa hàng vào cảng, rời các cảng Tân Cảng - Phú Hữu và cảng SP-ITC với mức phí 250.000 đồng/container 20 feet và 500.000 đồng/container 40 feet.

Điều này, sẽ tạo gánh nặng lớn cho doanh nghiệp về chi phí, tác động tiêu cực đến hoạt động sản xuất, kinh doanh cho doanh nghiệp nói riêng và của Thành phố Hồ Chí Minh nói chung, nhất là đang trong giai đoạn hồi phục sau dịch Covid-19. Các Doanh nghiệp đã có văn bản kiến nghị nội dung này gửi Ủy ban nhân dân Thành phố, Hội đồng nhân dân Thành phố và Sở Xây dựng.

Sau khi nghiên cứu ý kiến của các doanh nghiệp, đặc thù độc đạo của đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu cùng tình hình thu phí của các Trạm BOT ở các cửa ngõ của Thành phố, Sở Xây dựng nhận thấy các kiến nghị của doanh nghiệp là có cơ sở. Tuy nhiên, đề xuất Thành phố mua lại dự án BOT Phú Hữu từ nguồn thu phí hạ tầng cảng biển là chưa thể thực hiện được do hiện nay chưa có quy định của pháp luật về việc nhà nước mua lại các dự án BOT, đồng thời việc thu phí dịch vụ đường bộ của trạm BOT Phú Hữu phải tuân thủ hợp đồng, phương án tài chính đã ký kết giữa Ủy ban nhân dân Thành phố với chủ đầu tư. Việc miễn, giảm phí dịch vụ đường bộ của trạm BOT Phú Hữu cho các phương tiện vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu chưa được quy định trong hợp đồng cũng như quy định của pháp luật, nếu thực hiện miễn giảm sẽ phá vỡ phương án tài chính của Hợp đồng BOT cũng như ảnh hưởng đến tình hình hoạt động của các Trạm BOT khác trên địa bàn Thành phố.

Do đó, để chia sẻ khó khăn với các Doanh nghiệp, Ủy ban nhân dân Thành phố đề xuất xem xét giảm phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa vào cảng, rời Tân Cảng-Phú Hữu và cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ - đường nối từ đường Nguyễn Duy Trinh vào Khu công nghiệp Phú Hữu tương ứng với mức giá tối đa 2 lượt của dịch vụ sử dụng đường bộ tại Trạm BOT Phú Hữu (Quyết định số 705/QĐ-UBND ngày 08 tháng 3 năm 2024). Cụ thể:

Giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ tại Trạm BOT Phú Hữu: Xe chở hàng bằng container 20ft: 66.000 đồng/lượt; Xe chở hàng bằng container 40ft: 133.000 đồng/lượt

Tỷ lệ giữa mức thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ và mức thu phí hạ tầng cảng biển:

+ Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập

++ Container 20ft: $66.000 \times 2 / 2.200.000 \times 100\% = 6\%$

++ Container 40ft: $133.000 \times 2 / 4.400.000 \times 100\% = 6\%$

+ Hàng trung chuyển, chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu

++ Container 20ft: $66.000 \times 2 / 250.000 \times 100\% = 53\%$

++ Container 40ft: $133.000 \times 2 / 500.000 \times 100\% = 53,2\%$

Đề xuất mức giảm phí hạ tầng cảng biển đối với hàng vào cảng, rời Tân Cảng-Phú Hữu và cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua Trạm thu phí Phú Hữu như sau: Đối với Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập tỷ lệ giảm là 6% mức thu phí hạ tầng cảng biển; Đối với Hàng trung chuyển, chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu tỷ lệ giảm là 53% mức thu phí hạ tầng cảng biển.

Số thu giảm theo số liệu hàng hóa đi qua trạm Phú Hữu vào Cảng (đơn vị báo cáo) năm 2024

Cảng	Cont 20 ft	Cont 40ft	Quy đổi về cont 20ft	Số tiền giảm (đồng)
Cảng SP-ITC	115.913	199.568	515.049	
Tân Cảng Phú Hữu – Cổng G	73.081	85.418	243.917	
Cộng			758.966	11.562.096.000
Trong đó:				
- Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập; (0,2%)				
+ Container 20ft (0,2%)			1.518	200.376.000
- Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b,			757.448	11.361.720.000

c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan (89,8%)		
--	--	--

c) Về tỷ lệ trích để lại

Tại tiết c khoản 4 Điều 1 Nghị quyết 07/2022/NQ-HĐND quy định:

Về tỷ lệ trích để lại số thu phục vụ cho công tác thu phí: Trong thời gian chưa có số liệu dự toán thu, chi thực tế từ việc thu phí, giao Ủy ban nhân dân thành phố điều hành việc quản lý, sử dụng và thanh quyết toán tiền phí phục vụ công tác thu phí bảo đảm đúng quy định của Luật Phí và Lệ phí và các văn bản hướng dẫn liên quan với tổng số tiền trích để lại cho đơn vị thu phí tối đa không quá 1,5% trên tổng số phí thu được. Sau một năm thực hiện Đề án, Ủy ban nhân dân thành phố đánh giá lại tình hình thu phí và chi phí phục vụ công tác thu phí để xác định tỷ lệ trích để lại cho phù hợp trình Hội đồng nhân dân thành phố xem xét, quyết định.

Hiện nay, qua 3 năm thu phí, việc thực hiện các nội dung chi phí trong thực tế đã tương đối ổn định, Ủy ban nhân dân Thành phố đã xác định tỷ lệ trích để lại cho công tác thu phí trên cơ sở các khoản chi phải thực hiện. Cần thiết phải báo cáo Hội đồng nhân dân Thành phố để quyết định tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí. Cụ thể:

Đơn vị tính: đ

Năm (1)	Số thu (2)	Số chi (3)	Nộp NS (4)	Tỷ lệ chi phục vụ thu phí (6) = (3)/(2)
Năm 2022	1.862.450.131.898	24.770.586.756	1.834.513.379.920	
Năm 2023	2.036.220.588.663	30.543.308.830	2.005.677.279.833	1,5%
Năm 2024	2.151.247.835.705	32.268.717.536	2.118.979.118.169	1,5%
Năm 2025 (ước TH)	2.150.000.000.000	32.250.000.000	2.117.750.000.000	1,5%

Trên cơ sở số chi thực tế, Ủy ban nhân dân Thành phố đề xuất tỷ lệ trích để lại là 1,5% trên tổng số thu phí thu được.

d) Về hình thức thu phí:

Theo Nghị quyết là “Không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống 24/7 của Hải quan Thành phố.”

Thực tế hiện nay, có rất nhiều hình thức thanh toán không dùng tiền mặt như sử dụng ví điện tử, thanh toán trực tuyến... Do đó, cần sửa đổi nội dung hình thức thu phí cho phù hợp và thuận lợi cho các doanh nghiệp nộp phí.

Từ những cơ sở chính trị, pháp lý, thực tiễn nêu trên, việc Ủy ban nhân dân Thành phố trình Hội đồng nhân dân Thành phố ban hành thông qua Đề án và ban hành Nghị quyết thay thế các Nghị quyết liên quan đến việc 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 là cần thiết và phù hợp thẩm quyền.

II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ THẢO

1. Mục đích ban hành Nghị quyết

- Kịp thời thực hiện Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12 tháng 6 năm 2025 của Quốc hội về sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh;
- Bảo đảm cho việc thu phí hạ tầng cảng biển đơn giản, rõ ràng, dễ sử dụng, nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật;
- Bổ sung thêm đối tượng nộp phí trong thực tế phát sinh, bổ sung thêm trường hợp miễn thu phí; bổ sung tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí cho phù hợp công tác thu phí trong thực tế.
- Giải quyết các tồn tại, vướng mắc phát sinh khi triển khai Nghị quyết 10/2020/NQ-HĐND, Nghị quyết 07/2022/NQ-HĐND về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND;
- Triển khai 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 sau sắp xếp, cụ thể là 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 Bà Rịa – Vũng Tàu và Cảng biển Bình Dương.

2. Quan điểm xây dựng Đề án và dự thảo Nghị quyết

- Phù hợp với các quy định Luật ngân sách, Luật Hải quan, Luật Thương mại và các văn bản hướng dẫn
- Đảm bảo trình tự, thủ tục xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo quy định tại Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các Nghị định có liên quan.
- Xây dựng mức thu phí cho đầy đủ các đối tượng và có tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí phù hợp quy định hiện hành và tình hình thực tế.

IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG ĐỀ ÁN VÀ DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

1. Ngày 14 tháng 08 năm 2024, Ủy ban nhân dân Thành phố có Tờ trình số 4641/TTr-UBND gửi Thường trực Hội đồng nhân dân Thành phố đề nghị xây dựng Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thay thế các Nghị quyết số 10/2019/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020, Nghị quyết số 11/2021/NQ-HĐND ngày 25 tháng 6 năm 2021, Nghị quyết số 18/2021/NQ-HĐND ngày 19 tháng 10 năm 2021, Nghị quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm của

Hội đồng nhân dân Thành phố liên quan 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.

2. Ngày 23 tháng 09 năm 2024, Hội đồng nhân dân Thành phố có Công văn số 889/HĐND-KTNS về ý kiến đề nghị xây dựng Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thay thế các Nghị quyết liên quan 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. Ngày 26 tháng 09 năm 2024, Văn phòng Ủy ban nhân dân Thành phố có Công văn số 5756/VP-KT về triển khai Công văn số 889/HĐND-KTNS, trong đó giao Sở Giao thông vận tải khẩn trương chủ trì, phối hợp các cơ quan đơn vị liên quan nghiên cứu công văn số 889/HĐND-KTNS nêu trên để hoàn thiện hồ sơ trình Thường trực Hội đồng nhân dân Thành phố về đề nghị xây dựng Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thay thế các Nghị quyết liên quan 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.

Sở Giao thông vận tải (nay là Sở Xây dựng) đã tổ chức lấy ý kiến các cơ quan đơn vị, thực hiện đánh giá tác động của chính sách đối với các doanh nghiệp, tổ chức cá nhân.

Hiện nay, thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, Hội đồng nhân dân Thành phố cần ban hành văn bản quy phạm pháp luật mới theo Điểm b Khoản 2 Điều 54 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật nhằm đảm bảo thống nhất thực hiện việc 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 sau sắp xếp.

Do đó, Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh trình Hội đồng nhân dân Thành phố dự thảo Nghị quyết thay thế các Nghị quyết liên quan đến việc 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.

IV. PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA CHÍNH SÁCH

1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1.1 Phạm vi điều chỉnh

Khu vực cửa khẩu Cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương).

1.2. Đối tượng áp dụng

a) Đối tượng chịu phí:

Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu

b) Đối tượng nộp phí:

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu 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.

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh cung cấp dịch vụ kinh doanh, xếp dỡ, lưu giữ, vận chuyển : Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu 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.

2. Bố cục của dự thảo Đề án và dự thảo Nghị quyết

2.1. Đề án thu phí

Mục I: Sự cần thiết ban hành mức phí

Mục II: Thực trạng

1. Khái quát về vị trí địa lý khu vực cửa khẩu cảng biển
2. Định hướng hạ tầng giao thông kết nối
3. Khái quát về hiện trạng kết cấu hạ tầng kết nối cảng biển và tình hình giao thông kết nối
4. Đánh giá tình hình giao thông sau khi thực hiện thu phí cảng biển, đầu tư nâng cấp cho tuyến hạ tầng kết nối giao thông cảng biển và kết quả thu phí trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (trước sắp xếp)
 - 4.1. Đánh giá tình hình giao thông sau khi thực hiện thu phí cảng biển, đầu tư nâng cấp cho tuyến hạ tầng kết nối giao thông cảng biển
 - 4.2. Kết quả thu phí
 - 4.3. Sản lượng và kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh
5. Một số khó khăn vướng mắc trong quá trình thu phí

Mục III. Nội dung đề xuất

1. Cơ sở pháp lý
 2. Mục đích, quan điểm xây dựng
 3. Phạm vi áp dụng, đối tượng áp dụng
 4. Mức thu phí
- a) Nguyên tắc xây dựng mức thu

- b) Mục tiêu
- c) Mức thu phí đề xuất
- d) Đối tượng miễn, giảm thu phí
- đ) Tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí
- e) Hình thức thu phí
- 5. Dự kiến số thu
- 6. Đánh giá tác động thu phí
 - 6.1. Tác động dịch chuyển hàng hóa
 - 6.2. Tác động xã hội
 - 6.3. Tác động về mặt kinh tế
 - 6.4. Tác động về mặt pháp luật

Mục V. Kết luận và kiến nghị

2.2. Dự thảo Nghị quyết gồm 03 Điều, cụ thể:

- Điều 1. Đối tượng, phạm vi, mức thu phí, quản lý và sử dụng phí.
- Điều 2. Tổ chức thực hiện.
- Điều 3. Điều khoản thi hành.

3. Nội dung cơ bản

Dự thảo Nghị quyết được xây dựng theo nguyên tắc kế thừa một số nội dung quy định tại Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm 2022 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về việc sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên trong quá trình nghiên cứu để xây dựng dự thảo Nghị quyết, cơ quan soạn thảo đã sửa đổi, bổ sung các nội dung liên quan đến phạm vi và đối tượng áp dụng, mức thu phí, đối tượng miễn, giảm thu phí, tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí và hình thức thu phí để phù hợp với tình hình thực tiễn sau khi thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh. Cụ thể như sau:

3.1 Quy định về phạm vi, đối tượng áp dụng

a) Phạm vi áp dụng:

Khu vực cửa khẩu Cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương).

b) Đối tượng áp dụng:

Dự thảo Nghị quyết xác định lại đối tượng chịu phí, đồng thời bổ sung thêm đối tượng nộp phí để phù hợp với thực tế.

3.2 Quy định về mức thu phí

Dự thảo Nghị quyết giữ nguyên quy định về mức thu phí theo Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND. Ngoài ra, trong quá trình thực tế thu phí có phát sinh một số vướng mắc, khó khăn nên cần thiết điều chỉnh, bổ sung một số nội dung để dễ thực hiện.

Mức thu phí đề xuất:

Đvt: đồng

Số TT	Loại Hàng hóa	Đơn vị tính	Mức thu phí
1	Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập;	đồng/cont	
a	Container 20ft	đồng/cont	2.200.000
b	Container 40ft	đồng/cont	4.400.000
c	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong Container của một chủ hàng hay nhiều chủ hàng*	đồng/tấn	50.000
2	Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ, e khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan		
a	Container 20ft	đồng/cont	250.000
b	Container 40ft	đồng/cont	500.000
c	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong Container của một chủ hàng hay nhiều chủ hàng*	đồng/tấn	15.000

** Nhiều loại hàng hóa đóng ghép trong container của một chủ hàng có tổng khối lượng hàng > 1.000 kg thu phí theo mức thu tại điểm c khoản 3 của biểu thu phí nêu trên.*

3.3. Quy định đối tượng miễn, giảm thu phí

Dự thảo Nghị quyết kế thừa, giữ nguyên quy định về đối tượng miễn, giảm thu phí theo Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND và Nghị Quyết số 07/2022/NQ-HĐND. Ngoài ra, nhằm chia sẻ khó khăn với các doanh nghiệp, tạo điều kiện

thuận lợi cho tổ chức, cá nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa, đề xuất xem xét bổ sung quy định:

- Giảm 6% mức phí đối với Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu;

- Giảm 53% mức phí đối với Hàng chuyên khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu;

- Miễn thu phí đối với các loại hàng đóng ghép trong Container của cùng chủ hàng có khối lượng <1.000 kg.

3.4. Quy định tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí

Dự thảo Nghị quyết quy định về tỷ lệ trích để lại là 1,5% trên tổng số phí thu được để phục vụ công tác thu phí

3.5. Quy định hình thức thu phí

Dự thảo Nghị quyết kế thừa, giữ nguyên quy định về hình thức thu phí. Ngoài ra, bổ sung thêm các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.

VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THỰC HIỆN NGHỊ QUYẾT VÀ THỜI GIAN TRÌNH THÔNG QUA

1. Dự kiến nguồn lực

Về số thu nộp vào ngân sách thành phố: Toàn bộ số thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển thành phố Hồ Chí Minh 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, nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối cảng biển trên địa bàn Thành phố.

Tỷ lệ trích để lại số thu phục vụ cho công tác thu phí trên tổng số phí thu được. 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.

2. Điều kiện bảo đảm cho việc thực hiện chính sách

Cảng vụ Đường thủy nội địa trực thuộc Sở Xây dựng được giao nhiệm vụ tổ chức thu phí thực hiện theo Quy chế phối hợp, Quy trình thu phí do Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành; Quy chế phối hợp giữa Sở Xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh và các Chi cục Hải quan khu vực; Quy chế phối hợp, thỏa thuận hợp tác giữa đơn vị thu phí với các Doanh nghiệp cảng biển, các ngân hàng thương mại,...

Hình thức thu phí thông qua ứng dụng công nghệ thông tin thu phí không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống thanh toán trực tuyến, ví điện tử của các ngân hàng, các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.

3. Thời gian trình thông qua: Tháng 12/2025.

Trên đây là Tờ trình xây dựng Nghị quyết 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, Ủy ban nhân dân Thành phố kính trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, quyết định./.

Xin gửi kèm theo hồ sơ gồm:

(1) Dự thảo Đề án thu phí;

(2) Dự thảo Tờ trình Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh trình Hội đồng nhân dân thành phố dự thảo Nghị quyết 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;

(3) Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố;

(4) Bản so sánh dự thảo sửa đổi, bổ sung, thay thế với luật, pháp lệnh, nghị quyết hiện hành/Bản so sánh, thuyết minh nội dung dự thảo

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực Thành ủy;
- TTUB: CT, các PCT;
- VP Đoàn ĐBQH&HĐND TP;
- Ban Tổ chức Thành ủy;
- Các Sở: Tài chính, Tư pháp;
- VPUB: CVP, PCVP/VX;
- PQLĐT; PC, TC;
- Lưu: VT, TC.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Số: /2025/ NQ-HĐND

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày tháng năm 2025

DỰ THẢO

Ngày 22 tháng 9 năm 2025

NGHỊ QUYẾT

Về 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

Căn cứ Luật tổ chức chính quyền địa phương ngày 16 tháng 6 năm 2025;
Luật Tổ chức Chính phủ ngày 18 tháng 02 năm 2025;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 19 tháng 02 năm 2025, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 25 tháng 6 năm 2025;

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

Căn cứ Luật ngân sách nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2025;

Căn cứ Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định số 79/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ về kiểm tra, rà soát, hệ thống hóa và xử lý văn bản quy phạm pháp luật;

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 Nghị định số 82/2023/NĐ-CP Ngày 28 tháng 11 năm 2023 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23 tháng 8 năm 2016 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Phí và lệ phí;

Căn cứ Thông tư số 85/2019/TT-BTC ngày 29 tháng 11 năm 2019 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, năm 2025 của Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh về dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân

Thành phố Hồ Chí Minh về 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; Báo cáo thẩm tra số:/BC-HĐND ngàytháng...năm.... của Ban Kinh tế và Ngân sách Hội đồng nhân dân Thành phố và ý kiến thảo luận của các đại biểu Hội đồng nhân dân thành phố tại kỳ họp.

Hội đồng nhân dân thành phố ban hành Nghị quyết 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.

Điều 1. Đối tượng, phạm vi, mức thu phí, quản lý và sử dụng phí

1. Đối tượng và phạm vi áp dụng:

a) Đối tượng chịu phí:

Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu

b) Đối tượng nộp phí:

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu 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.

- Tổ chức, cá nhân kinh doanh cung cấp dịch vụ kinh doanh, xếp dỡ, lưu giữ, vận chuyển : Hàng hóa tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng trung chuyển, hàng nhập khẩu, hàng xuất khẩu 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.

c) Phạm vi áp dụng: Khu vực cửa khẩu Cảng biển trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu, Cảng biển Bình Dương).

2. Mức thu phí

Đvt: đồng

Số TT	Loại Hàng hóa	Đơn vị tính	Mức thu phí
1	Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập tái xuất; tạm xuất tái nhập;	đồng/cont	
a	Container 20ft	đồng/cont	2.200.000
b	Container 40ft	đồng/cont	4.400.000

c	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong Container của một chủ hàng hay nhiều chủ hàng*	đồng/tấn	50.000
2	Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ, e khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan		
a	Container 20ft	đồng/cont	250.000
b	Container 40ft	đồng/cont	500.000
c	Hàng lỏng, hàng rời không đóng trong container; Hàng đóng ghép trong Container của một chủ hàng hay nhiều chủ hàng*	đồng/tấn	15.000

* Nhiều loại hàng hóa đóng ghép trong container của một chủ hàng có tổng khối lượng hàng > 1.000 kg thu phí theo mức thu tại điểm c khoản 2 của biểu thu phí nêu trên.

3. Trường hợp miễn, giảm 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;

- Miễn thu phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu, hàng xuất khẩu, hàng nhập khẩu được vận chuyển vào cảng và rời cảng bằng phương tiện thủy nội địa hoạt động trên các tuyến đường thủy theo Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy;

- Giảm 50% mức phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, hàng tạm xuất tái nhập, hàng gửi kho ngoại quan, hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu, hàng xuất khẩu, hàng nhập khẩu được vận chuyển vào cảng và rời cảng bằng phương tiện thủy nội địa hoạt động trên các tuyến đường thủy;

- Giảm 6% mức phí đối với Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu;

- Giảm 53% mức phí đối với Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật

Hải quan được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu;

- Miễn thu phí đối với các loại hàng đóng ghép trong Container của cùng chủ hàng có khối lượng <1.000 kg,

4. Quản lý và sử dụng phí:

a) Đơn vị được giao nhiệm vụ thu phí:

Giao Cảng vụ đường thủy nội địa (là đơn vị sự nghiệp trực thuộc Sở Giao thông vận tải) thực hiện hoạt động thu phí và vận hành hệ thống thu phí.

Giao Sở Xây dựng, Cục Hải quan Thành phố và doanh nghiệp quản lý bến cảng phối hợp triển khai tổ chức thu và thực hiện kiểm tra, giám sát việc nộp phí.

b) Tỷ lệ trích để lại phục vụ công tác thu phí: 1,5% trên tổng số thu phí. 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 pháp luật có liên quan.

Về số thu nộp vào ngân sách thành phố: Toàn bộ số thu phí phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng khu vực cửa khẩu cảng biển thành phố Hồ Chí Minh sau khi trừ chi phí trích để lại 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, nâng cấp kết cấu hạ tầng kết nối các cảng biển của thành phố Hồ Chí Minh.

c) Hình thức thu phí: Không dùng tiền mặt, thanh toán qua hệ thống thanh toán trực tuyến, ví điện tử của các Ngân hàng, các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.

d) Đăng ký, kê khai thu, nộp, quyết toán phí: Thực hiện theo quy của Luật phí và lệ phí và của các văn bản hướng dẫn có 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.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Giao Ủy ban nhân dân Thành phố:

a) Tổ chức triển khai thực hiện Nghị quyết này theo quy định pháp luật.

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

2. Thường trực Hội đồng nhân dân thành phố, các Ban, 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.

Điều 3. Điều khoản thi hành

1. Nghị quyết này có hiệu lực thi hành kể từ ngày....tháng....năm 2025.

2. Nghị quyết số 10/2019/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2020, Nghị quyết số 11/2021/NQ-HĐND ngày 25 tháng 6 năm 2021, Nghị quyết số 18/2021/NQ-HĐND ngày 19 tháng 10 năm 2021 và Nghị quyết số 07/2022/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm của Hội đồng nhân dân Thành phố liên quan 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 hết hiệu lực kể từ ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh khóa VIII, Kỳ họp thứ thông qua ngày tháng năm 2025./.

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 QPPL- Bộ Tư pháp;
- Ban Công tác đại biểu Quốc hội;
- Thường trực Thành ủy;
- Thường trực HĐND thành phố;
- UBND thành phố: Chủ tịch, Phó Chủ tịch;
- Ban Thường trực Ủy ban MTTQVN TP;
- Đoàn Đại biểu Quốc hội thành phố;
- Đại biểu Hội đồng nhân dân thành phố;
- Văn phòng Thành ủy;
- Văn phòng Đoàn Đại biểu Quốc hội và Hội đồng nhân dân Thành phố;
- Văn phòng UBND thành phố;
- Thủ trưởng các sở, ban, ngành thành phố;
- Chủ tịch HĐND, UBND các phường, xã, đặc khu;
- Trung tâm Công báo thành phố;
- Ban Pháp chế HĐND TP;
- Lưu: VT, (P.TH).

CHỦ TỊCH

Phụ lục

BẢNG SO SÁNH, THUYẾT MINH NỘI DUNG DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT QUY ĐỊNH 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 THEO NGHỊ QUYẾT SỐ 10/2020/NQ-HĐND NGÀY 9 THÁNG 12 NĂM 2020 CỦA HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày tháng năm 2025 của Ủy ban nhân dân Thành phố)

STT	NGHỊ QUYẾT SỐ 08/2023/NQ-HĐND	DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT	THUYẾT MINH	GHI CHÚ
1	Điều 1.	Điều 1.		
1,1	Đối tượng áp dụng	Đối tượng và áp dụng	Nhóm đối tượng giữ nguyên theo Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND, chỉ điều chỉnh, thay đổi nhằm làm rõ trách nhiệm tài chính và tránh nhầm lẫn trong quá trình thực hiện thu phí.	
1,2	Phạm vi áp dụng	Phạm vi áp dụng	Phạm vi áp dụng mở rộng địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh sau sáp nhập.	
1,3	Mức thu phí	Mức thu phí	Dự thảo Nghị quyết kế thừa, giữ nguyên quy định về mức thu phí theo Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND. Ngoài ra, do thực tế quá trình thu phí đã và đang phát sinh một số vướng mắc, khó khăn nên cần thiết bổ sung một số nội dung ghi chú để dễ thực hiện.	
1,4	Trường hợp miễn, giảm thu phí	Trường hợp miễn, giảm thu phí	Dự thảo Nghị quyết kế thừa quy định về trường hợp miễn, giảm thu phí theo Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND. Ngoài ra, để giải quyết khó khăn, bất cập trong thực tế thu phí và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa, cần xem xét bổ sung quy định: - Giảm 6% mức phí đối với Hàng quá cảnh; Hàng kinh doanh tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu; - Giảm 53% mức phí đối với Hàng chuyển khẩu; Hàng gửi vào kho ngoại quan; Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; Hàng hóa tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập thuộc loại hàng hóa quy định tại điểm a, b, c, d, đ khoản 1 Điều 48 Luật Hải quan được đưa vào cảng và rời cảng Tân Cảng-Phú Hữu và Cảng container quốc tế SP-ITC bằng đường bộ qua trạm thu phí BOT Phú Hữu; - Miễn thu phí đối với các loại hàng đóng ghép trong Container của chủ hàng có khối lượng <1.000 kg,	
1,5	Hình thức thanh toán	Hình thức thanh toán	Điều chỉnh để phù hợp với thực tế	
1,6	Sử dụng nguồn thu	Sử dụng nguồn thu	Điều chỉnh để phù hợp với thực tế	

1,7	Thời gian thu phí	Sau khi được Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua	Điều chỉnh để phù hợp với thực tế	
2	Điều 2.	Điều 2.	Điều chỉnh để phù hợp với quy định hiện hành	
3	Điều 3.	Điều 3.	Điều chỉnh để phù hợp với quy định hiện hành	