| ỦY BAN NHÂN DÂN<br>TỈNH THANH HÓA | CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM<br>Độc lập - Tự do - Hạnh phúc |
|---|---|
| Số: 198 /TTr-UBND | |

*Thanh Hóa, ngày 25 tháng 11 năm 2020*

# TỜ TRÌNH

**Về việc ban hành Nghị quyết về chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa**

Kính gửi: Hội đồng nhận đân tỉnh Thanh Hóa.

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Quyết định số: 872/QĐ-TTg ngày 17/6/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển Kinh tế - xã hội tỉnh Thanh Hóa đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số: 18/2015/QĐ-TTg ngày 12/6/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của quy chế hoạt động của Khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa ban hành kèm theo Quyết định số 28/2010/QĐ-TTg ngày 03/3/2010 của Thủ tướng Chính phủ;

Căn cứ Quyết định số: 1699/QĐ-TTg ngày 07/12/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh, mở rộng Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số: 1401/QĐ-BGTVT ngày 26/5/2010 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết Cảng biển Nghi Sơn - Thanh Hóa giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số: 2368/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung bộ (nhóm 2) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Nghị quyết số: 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045, trong đó có cảng container chuyên dụng ngang tầm khu vực;

Để góp phần cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh của tỉnh; nâng cao năng lực cạnh tranh của Cảng Nghi Sơn, chất lượng dịch vụ vận tải và quy mô hoạt động của các doanh nghiệp; giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tiết kiệm chi phí và thời gian vận chuyển hàng hóa cho các doanh nghiệp trên địa bàn Tỉnh và các vùng lân cận; đồng thời, để khuyến khích hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, góp phần tăng thu ngân sách nhà nước và tạo điều kiện, môi trường thuận lợi cho thu hút đầu tư vào Khu kinh tế Nghi Sơn; trên cơ sở đề xuất của Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các khu công nghiệp tại Tờ trình số 3330/TTr-BQLKKTNS&KCN ngày 21/11/2020; căn cứ ý kiến Kết luận của đồng chí Bí thư Tỉnh ủy tại Hội nghị Ban Thường vụ Tỉnh ủy ngày 24/11/2020, Ủy ban nhân dân tỉnh kính trình Hội đồng nhân dân tỉnh xem xét, ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận

chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa, với những nội dung chính như sau:

1. Đối tượng, điều kiện hỗ trợ: các doanh nghiệp xuất, nhập khẩu hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn và mở tờ khai tại Cục Hải quan Thanh Hóa.

2. Mức hỗ trợ

- Loại container 20 feet: 700.000 đồng/container.

- Loại container 40 feet trở lên: 1.000.000 đồng/container.

** Cơ sở xác định mức hỗ trợ:*

- Chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ từ tỉnh Thanh Hóa đến Cảng Hải Phòng cho mỗi chuyến container 20 feet là 8 - 8,5 triệu đồng, cao hơn so với chi phí vận chuyển hàng hóa đến Cảng Nghi Sơn từ 1,5 - 2 triệu đồng; chi phí vận chuyển cho mỗi container 40 feet là 9 - 9,5 triệu đồng, cao hơn so với chi phí vận chuyển đến Cảng Nghi Sơn từ 2 - 3 triệu đồng.

- Chi phí vận chuyển đường biển qua Cảng Nghi Sơn cao hơn so với vận chuyển đường biển qua Cảng Hải Phòng từ 150 - 500 USD (tương đương 3,5 - 11,5 triệu đồng) tùy theo tuyến vận chuyển (nguyên nhân là do chi phí vận chuyển container rỗng; chi phí lai dắt, năng lực xếp dỡ hàng hóa và các chi phi dịch vụ khác...).

Để giảm bớt khó khăn cho các doanh nghiệp xuất khẩu hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, UBND tỉnh đề xuất hỗ trợ chi phí vận chuyển bằng đường biển qua Cảng Nghi Sơn là 10% đối với container 20 feet và 15% đối với container 40 feet.

3. Thời gian áp dụng: chính sách được áp dụng đến hết ngày 31/12/2025.

4. Thời gian bắt đầu thực hiện chính sách: từ ngày 01/01/2021.

5. Dự kiến kinh phí thực hiện chính sách và tăng thu ngân sách từ hoạt động xuất, nhập khẩu

Dự kiến lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng container được doanh nghiệp làm tờ khai hải quan tại Thanh Hóa và đi qua Cảng Nghi Sơn đạt 32.000 - 33.000 container vào năm 2025, thì tổng kinh phí ngân sách tỉnh hỗ trợ là 116 tỷ đồng, bình quân 23,2 tỷ đồng/năm; chi tiết theo từng năm như sau:

| **Số TT** | **Năm** | **Số container làm tờ khai tại Thanh Hóa** | **Dự kiến thu ngân sách tăng thêm từ hoạt động xuất, nhập khẩu** (tỷ đồng) | **Kinh phí dự kiến hỗ trợ** (tỷ đồng) | **Ghi chú** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2021 | 18.000 - 19.000 | 900 - 1.000 | 17 | |
| 2 | 2022 | 22.000 - 23.000 | 1.000 - 1.300 | 20 | |
| 3 | 2023 | 25.000 - 26.000 | 1.300 - 1.500 | 23 | |
| 4 | 2024 | 29.000 - 30.000 | 1.500 - 1.800 | 27 | |
| 5 | 2025 | 32.000 - 33.000 | | 29 | |
| | **Tổng số** | | | **116** | |

6. Cách thức hỗ trợ và thanh toán kinh phí

6.1. Hàng năm, Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp lập dự toán kinh phí thực hiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa, gửi Sở Tài chính thẩm định, đề xuất bố trí kinh phí trong dự toán ngân sách tỉnh cấp cho Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp để chi trả cho các doanh nghiệp xuất, nhập khẩu hàng hóa thông qua cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa.

6.2. Các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa, đủ điều kiện hưởng chính sách phải có hồ sơ gửi Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp gồm có: (1) Văn bản đề nghị hỗ trợ của doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container thông qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa (01 bản chính); (2) Bảng kê số lượng container xuất, nhập khẩu qua cảng Nghi Sơn có xác nhận của doanh nghiệp khai thác Cảng container và cơ quan Hải quan tỉnh Thanh Hóa (01 bản chính).

6.3. Trong thời gian tối đa 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được đủ hồ sơ đề nghị hỗ trợ đúng theo quy định, Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp xem xét ban hành quyết định chi trả kinh phí hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container thông qua cảng Nghi Sơn và thanh quyết toán theo quy định.

6.4. Các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa phải có văn bản đề nghị được nhận hỗ trợ kinh phí theo tháng, quý hoặc năm.

6.5. Cách thức nhận hỗ trợ: Các doanh nghiệp nhận hỗ trợ kinh phí bằng hình thức chuyển khoản.

6.6. Trong quá trình thực hiện chính sách, khi số lượng các doanh nghiệp xuất, nhập khẩu và quy mô tăng lên thì giao UBND tỉnh rà soát để điều chỉnh thời gian, mức hỗ trợ cho phù hợp với tình hình thực tế.

Kính trình Hội đồng nhân dân tỉnh xem xét, quyết định./.

***Nơi nhận:***
- Như trên;
- Thường trực: Tỉnh ủy, HĐND tỉnh (b/c);
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các đại biểu HĐND tỉnh;
- Ban Quản lý KKT Nghi Sơn và các KCN;
- Lưu: VT, THKH.

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

**Nguyễn Văn Thi**

| | |
|---|---|
| **HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN**<br>**TỈNH THANH HÓA** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**<br>**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /2020/NQ-HĐND | *Thanh Hóa, ngày tháng năm 2020* |

**Dự thảo**

# NGHỊ QUYẾT

**Về việc ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa.**

**HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA**
**KHÓA... , KỲ HỌP ...**

*Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;*

*Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6 năm 2015;*

*Căn cứ Luật Ngân sách Nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;*

*Xét Tờ trình số... /TTr-UBND ngày ....tháng .... năm 2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh về việc đề nghị ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa; Báo cáo thẩm tra số.../BC-HĐND ngày ... tháng ... năm 2020 của Ban Kinh tế - Ngân sách Hội đồng nhân dân tỉnh; ý kiến thảo luận của đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh tại kỳ họp.*

## QUYẾT NGHỊ:

**Điều 1.** Ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa, với những nội dung sau:

**1. Đối tượng và điều kiện hỗ trợ:**

Các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua cảng Nghi Sơn và mở tờ khai tại Hải quan tỉnh Thanh Hóa.

**2. Thời gian thực hiện chính sách:** Từ ngày 01/01/2021 đến hết ngày 31/12/2025.

**3. Mức hỗ trợ:**

a) Loại container 20 feet: 700.000đ/container.

b) Loại container 40 feet trở lên: 1.000.000đ/container.

**Điều 2.** Giao Ủy ban nhân dân tỉnh căn cứ Nghị quyết này và các quy định của pháp luật hiện hành, tổ chức triển khai thực hiện.

**Điều 3.** Thường trực Hội đồng nhân dân tỉnh, các Ban Hội đồng nhân dân tỉnh, các tổ đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh và các đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh trong phạm vi chức năng nhiệm vụ, quyền hạn của mình giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Nghị quyết này được Hội đồng nhân dân tỉnh Thanh Hóa khóa...., Kỳ....thông qua ngày tháng năm 2020 và có hiệu lực kể từ ngày tháng năm 2021./.

***Nơi nhận:***
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Chính phủ;
- Cục kiểm tra văn bản – Bộ Tư pháp;
- Thường trực; Tỉnh ủy, HĐND tỉnh; UBND tỉnh;
- Đại biểu Quốc hội; đại biểu HĐND tỉnh;
- Các VP: Tỉnh ủy; Đoàn ĐBQH; HĐND tỉnh; UBND tỉnh;
- Các sở, ban, ngành cấp tỉnh;
- Ủy ban MTTQ tỉnh và các đoàn thể cấp tỉnh;
- Thường trực HĐND; UBND các huyện, TX, TP;
- Công báo tỉnh;
- Lưu: VT.

**CHỦ TỊCH**

VĂN BẢN ĐẾN ĐIỆN TỬ
Số: 5586 Ngày 25/11/2020



UBND TỈNH THANH HÓA
**SỞ TƯ PHÁP**

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

Số: 724 /BCTĐ-STP *Thanh Hóa, ngày 25 tháng 11 năm 2020*

# BÁO CÁO THẨM ĐỊNH
## Dự thảo Nghị quyết về việc ban hành cơ chế, chính sách hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa

Kính gửi: Ban Quản lý KKT Nghi Sơn và các Khu công nghiệp

Sở Tư pháp nhận được Công văn số 3344/BQLKKTNS&KCN-DNLĐ ngày 23/11/2020 của Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp về việc thẩm định dự thảo Nghị quyết, Tờ trình về ban hành cơ chế, chính sách hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa. Sau khi nghiên cứu hồ sơ, căn cứ các quy định của pháp luật hiện hành, Sở Tư pháp có ý kiến thẩm định như sau:

**1. Về phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng:**

Dự thảo văn bản đã xác định được phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng phù hợp với nội dung văn bản và tình hình thực tiễn của địa phương.

**2. Về tính hợp pháp của dự thảo văn bản:**

***a) Về thẩm quyền ban hành văn bản:***

Điểm đ khoản 3 Điều 19 Luật Tổ chức chính quyền địa phương quy định Hội đồng nhân dân tỉnh có nhiệm vụ, quyền hạn Quyết định các biện pháp khác để phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh theo quy định của pháp luật. Căn cứ quy định trên thì Hội đồng nhân dân tỉnh ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa là phù hợp và đúng thẩm quyền.

***b) Về căn cứ pháp lý***

Tại căn cứ thứ 4 dự thảo ghi: "Xét Tờ trình số...../TTr-UBND ngày tháng năm 2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh về đề nghị ban hành cơ chế, chính sách hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa" là chưa đầy đủ. Đề nghị sửa lại là: *"Xét Tờ trình số.../TTr-UBND ngày ....tháng .... năm 2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh về việc đề nghị ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa; Báo cáo thẩm tra số.../BC-HĐND ngày ... tháng ... năm 2020 của Ban Kinh tế - Ngân sách Hội đồng nhân dân tỉnh; ý kiến thảo luận của đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh tại kỳ họp."*

***c) Về nội dung dự thảo văn bản:***

- Về tên gọi của văn bản: Dự thảo có tên gọi là: "về việc ban hành cơ chế, chính sách hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa". Đề nghị sửa lại là: "***về việc ban hành chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa***". Theo đó, cũng đề nghị sửa lại đoạn đầu của Điều 1 cho phù hợp với tên của Nghị quyết.

- Tại khoản 1 Điều 1 quy định về đối tượng và điều kiện hỗ trợ: Tuy nhiên tại điều kiện thứ 2 lại quy định: "*Chi phí vận chuyển và thuê vỏ container đối với doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua cảng Nghi Sơn*" là chưa rõ ý. Vì vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu lại và quy định rõ 03 nội dung: Đối tượng hỗ trợ, nội dung hỗ trợ và điều kiện hỗ trợ.

- Tại khoản 2 Điều 1 về thời gian hỗ trợ dự thảo quy định: "*Các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container thông qua Cảng Nghi Sơn kể từ ngày chính sách được ban hành có hiệu lực thi hành đến hết ngày 31/12/2025*". Tuy nhiên nội dung này tương đồng với khoản 3 Điều 1 về thời gian thực hiện chính sách "Đến hết ngày 31/12/2025". Vì vậy, đề nghị bỏ nội dung này.

- Tại điểm 4.2 khoản 4 Điều 1 Về hỗ trợ thủ tục hành chính có quy định: "*Giao UBND tỉnh chỉ đạo các sở, ban ngành và các đơn vị liên quan tạo điều kiện, đồng hành cùng doanh nghiệp, hỗ trợ rút ngắn thời gian các thủ tục hành chính theo quy định của pháp luật*". Đề nghị làm rõ các thủ tục hành chính cần rút ngắn, không quy định như dự thảo và chuyển nội dung này xuống Điều 2 thì sẽ phù hợp hơn.

- Tại điểm 5.2 khoản 5 Điều 1 quy định về hồ sơ hỗ trợ gồm có: Văn bản đề nghị hỗ trợ và Bảng kê số lượng container xuất, nhập khẩu. Đề nghị cơ quan soạn thảo dự thảo mẫu đơn đề nghị hỗ trợ và mẫu Bảng kê kèm theo Nghị quyết để dễ dàng thực hiện. Ngoài ra, cũng đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ cách thức hỗ trợ theo chuyến hay theo tháng, quý, năm và cách thức nhận hỗ trợ kinh phí là tiền mặt hay chuyển khoản.

**3. Về thể thức và kỹ thuật trình bày văn bản:**

Dự thảo đã đảm bảo đúng quy định của pháp luật về

**4. Ý kiến của cơ quan thẩm định:**

Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu chỉnh lý lại dự thảo theo các ý kiến nêu trên của Sở Tư pháp trước khi báo cáo UBND tỉnh và trình HĐND tỉnh./.

***Nơi nhận:***
- Như trên;
- Lưu: VT, XDVB.

**GIÁM ĐỐC**

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
SỞ TƯ PHÁP
TỈNH THANH HÓA

**Bùi Đình Sơn**

| | |
|---|---|
| UBND TỈNH THANH HÓA<br>**BAN QUẢN LÝ**<br>**KHU KINH TẾ NGHI SƠN**<br>**VÀ CÁC KHU CÔNG NGHIỆP** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**<br>**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số:3330 /TTr-BQLKKTNS&KCN | *Thanh Hóa, ngày 21 tháng 11 năm 2020* |

# TỜ TRÌNH

**Về việc ban hành cơ chế, chính sách hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa.**

Kính gửi: Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa.

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Quyết định số: 872/QĐ-TTg ngày 17/6/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển Kinh tế - xã hội tỉnh Thanh Hóa đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số: 18/2015/QĐ-TTg ngày 12/6/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của quy chế hoạt động của Khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa ban hành kèm theo Quyết định số 28/2010/QĐ-TTg ngày 03/3/2010 của Thủ tướng Chính phủ;

Căn cứ Quyết định số: 1699/QĐ-TTg ngày 07/12/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh, mở rộng Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số: 1401/QĐ-BGTVT ngày 26/5/2010 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết Cảng biển Nghi Sơn – Thanh Hóa giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số: 2368/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung bộ (nhóm 2) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Nghị quyết số: 58-NQ/TW ngày 05/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045, trong đó có cảng container chuyên dụng ngang tầm khu vực.

Căn cứ ý kiến chỉ đạo của Chủ tịch UBND tỉnh tại phiên họp thường kỳ tháng 11 năm 2020 của Ủy ban nhân dân tỉnh ngày 20/11/2020;

Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp tỉnh Thanh Hóa kính trình Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa phê duyệt "chính sách hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa".

## I. TỔNG QUAN CẢNG BIỂN THANH HÓA

### 1. Quy hoạch

Căn cứ Quyết định số 2368/QĐ-BGTVT ngày 29 tháng 7 năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải về việc Phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Bắc Trung bộ (Nhóm 3) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Cảng biển Nghi Sơn (Thanh Hóa) là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu bến cảng Nam Nghi Sơn, Bắc Nghi Sơn và khu bến Hòn Mê. Lượng hàng thông qua dự kiến vào năm 2020 khoảng từ 32,7 đến 38,7 triệu tấn/năm; năm 2030 khoảng từ 56,4 đến 65,6 triệu tấn/năm. Trong đó, riêng container dự kiến tại địa bàn tỉnh Thanh Hóa vào khoảng từ 70 đến 80 ngàn Container/năm; từ năm 2030 trở đi dự kiến khoảng khoảng từ 90 đến 110 ngàn Container/năm.

Quy hoạch chi tiết Cảng biển Nghi Sơn - Thanh Hóa đã được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt tại Quyết định số 1401/QĐ-BGTVT ngày 26/5/2010. Với tổng diện tích quy hoạch khoảng **2020 ha.** Trong đó: vùng đất là 916,8 ha; vùng nước là 1.103,2 ha; đáp ứng cỡ tàu từ 30.000 - 50.000 DWT; công suất dự kiến khoảng **80 triệu tấn/năm.** Khu bến Lệ Môn, Quảng Châu, Quảng Nham là các bến cảng tổng hợp địa phương (loại II), có bến chuyên dùng tiếp nhận tàu trọng tải đến 1.000 tấn. Năng lực thông qua dự kiến khoảng 0,75 triệu tấn/năm vào năm 2020, khoảng 1,5 triệu tấn/năm vào năm 2030. Theo Quyết định số 1699/QĐ-TTg ngày 07/12/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh, mở rộng quy hoạch chung xây dựng KKT Nghi Sơn đã xác định cảng biển Nghi Sơn đóng vai trò quan trọng trong việc hình thành và phát triển KKT Nghi Sơn, là đầu mối giao thông quan trọng, cửa ngõ giao lưu trao đổi hàng hóa, kết nối vùng Bắc Lào, Đông Bắc Thái Lan, vùng phụ cận Thanh Hóa với tuyến hàng hải quốc gia và quốc tế thông qua hệ thống đường bộ và cảng biển Nghi Sơn; đồng thời để tăng khả năng phát triển, cảng biển Nghi Sơn được mở rộng thêm về phía Bắc với tổng chiều dài khoảng 03km, nạo vét luồng cảng và nâng cấp cầu cảng Nghi Sơn đáp ứng cỡ tàu từ 70.000 DWT-100.000 DWT.

**2. Thực trạng khai thác**

***2.1. Cảng Nghi Sơn***

Khu vực cảng tổng hợp (21 bến cảng), hiện nay, đã có 10 bến đã hoàn thành và đang khai thác kinh doanh, gồm:

+ Công ty cổ phần cảng dịch vụ dầu khí tổng hợp PTSC Thanh Hóa (02 bến): cầu cảng số 1 có chiều dài 165m, cỡ tàu cập 20.000 DWT; cầu cảng số 2 có chiều dài 225m, cỡ tàu cập 50.000 DWT.

+ Công ty cổ phần đầu tư khoáng sản Đại Dương (03 bến): cầu cảng số 3 có chiều dài 225.13m, tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 DWT giảm tải; cầu cảng số 4 có chiều dài 239.87m, tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000 DWT; cầu cảng số 5 có chiều dài 210m, tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 DWT giảm tải.

+ Công ty cổ phần gang thép Nghi Sơn (05 bến): cầu cảng số 1 và số 2 có chiều dài mỗi cầu cảng là 250m, tiếp nhận tàu có trọng tải đến 70.000 DWT giảm

tải; cầu cảng số 2A có chiều dài 147m, tiếp nhận tàu có trọng tải đến 20.000 DWT; cầu cảng số 3 có chiều dài 300m, tiếp nhận tàu có trọng tải 100.000 DWT trong tương lai, trước mắt tiếp nhận tàu tổng hợp 70.000 DWT giảm tải; cầu cảng số 4 có chiều dài 300m, tiếp nhận tàu có trọng tải 15.000 DWT.

Khu vực cảng chuyên dùng (18 bến và khu bến), đã đi vào hoạt động 11 bến bao gồm 08 bến của Lọc hóa dầu Nghi Sơn, 01 bến nhô của Nhà máy Xi măng Nghi Sơn và 02 bến của Nhiệt điện Nghi Sơn 1 đã hoạt động cùng với dự án.

***2. 2 Khu bến Lệ Môn, Quảng Châu, Quảng Nham:***

- Cầu số 1, số 2 của Công ty CP cảng Thanh Hóa: Có chiều dài lần lượt là 98m và 123m, tiếp nhận tàu có trọng tải 1.000 DWT.

- Bến cảng xăng dầu Quảng Hưng của Công ty CP xăng dầu dầu khí Thanh Hóa có chiều dài cầu cảng 28m, tiếp nhận tàu thuyền chở xăng dầu có trọng tải đến 1.000 DWT hoạt động vận tải nội địa.

- Bến thủy nội địa Hưng Phú của Công ty CP Bến thủy nội địa Hưng Phú gồm 03 cầu bến với tổng chiều dài 128m; tiếp nhận phương tiện thủy có trọng tải đến 2.000 DWT.

- Bến thủy nội địa Thương binh Lam Sơn của Hợp tác xã Thương binh Lam Sơn có chiều dài cầu bến 64m, tiếp nhận phương tiện thủy có trọng tải đến 1.000 DWT.

- Bến thủy nội địa Hoàng Linh của Công ty CP công nghiệp tàu thủy Hoàng Linh có chiều dài cầu bến 110m, tiếp nhận phương tiện thủy có mớn nước không quá 2,8m; phục vụ việc sửa chữa và đóng mới phương tiện thủy.

**II. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG XUẤT, NHẬP KHẨU**

**1. Tổng quan hoạt động XNK hàng hóa của toàn tỉnh Thanh Hóa và riêng tại Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Nghi Sơn** (Số liệu tính đến 15/11/2020):

*** Tổng quan hoạt động XNK hàng hóa của toàn tỉnh Thanh Hóa:**

- Có 259 doanh nghiệp làm thủ tục xuất nhập khẩu. Số doanh nghiệp trong tỉnh là 186 doanh nghiệp.

- Số tờ khai đã làm thủ tục là 76.321 TK bằng 112% cùng kỳ năm 2019;

- có 1.598 lượt Phương tiện vận tải đường biển xuất nhập cảnh, bằng 112% cùng kỳ năm 2019;

- Tổng kim ngạch XNK đạt 7,44 tỷ USD bằng 109% cùng kỳ năm 2019;

- Số thu nộp NSNN là 9.568,1 tỷ đồng bằng 107% cùng kỳ năm 2019, đạt 101,8% chỉ tiêu được giao.

*** Hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tại Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Nghi Sơn**:

- Có 134 doanh nghiệp làm thủ tục xuất nhập khẩu tại Chi cục. Số doanh nghiệpntrong tỉnh là 52 doanh nghiệp, trong đó có 11 doanh nghiệp hoạt động thường xuyên.

- Số tờ khai đã làm thủ tục là 5.018 TK bằng 142% cùng kỳ năm 2019;

- Có 1.598 lượt Phương tiện vận tải xuất nhập cảnh, bằng 112% cùng kỳ năm 2019;

- Tổng kim ngạch XNK đạt 4,828 tỷ USD bằng 112% cùng kỳ năm 2019;

- Số thu nộp NSNN là 9.424,2 tỷ đồng bằng 109% cùng kỳ năm 2019, đạt 102,5% chỉ tiêu được giao.

**2. Số liệu hàng hóa XNK vận chuyển bằng Container:**

Số lượt tàu container xuất nhập cảnh từ ngày bắt đầu vận hành tuyến Container Nghi Sơn đến nay (ngày 07/05/2019 đến 11/11/2020) là: **66 chuyến tàu**. Lượng hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển bằng container là **17.226 TEUS,** trong đó:xuất khẩu: **10.625** TEUS; nhập khẩu: **6.601** TEUS; tổng thu ngân sách đạt hơn 900 tỷ đồng.

**3. Đánh giá tình hình hoạt động hàng hóa vận chuyển bằng container qua cảng Nghi Sơn:**

**3.1. Những kết quả đạt được**

Qua hơn 1 năm (17 tháng) thực hiện việc tiếp nhận tàu Container thông qua Cảng Nghi sơn đã đạt được những mặt sau:

***Một là:*** "Cảng Nghi sơn" (mã cảng VNNGH) được ghi trên bản đồ hàng hải thế giới về vận chuyển bằng Container, nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước biết đến vận tải container tại cảng Nghi sơn.

***Hai là:*** Đã thu hút được một lượng hàng hóa vận chuyển bằng container trong khu vực, chủ yếu là Nghệ an, Thanh Hóa, Ninh Bình, Hà Nam và một số tỉnh khác: Từ 8/5/2019 đến 11/11/2020 (17 tháng) trên 17.000 TEUS (bình quân 12.000 TEUS/năm, 250 TEUS/chuyến cả nhập và xuất), với trọng lượng hàng hóa 777.800 tấn, kim ngạch 57,7 triệu USD.

***Ba là:*** Việc tiếp nhận tàu container góp phần không nhỏ trong việc thu hút đầu tư cho Khu kinh tế Nghi Sơn nói riêng, tỉnh Thanh Hóa nói chung nhất là đầu tư FDI. Mang lại lợi ích cho các doanh nghiệp Thanh Hóa đặc biệt là phía Nam Thanh Hóa và Nghệ An.

***Bốn là:*** Tạo tiền đề thu hút nhiều hãng tàu vào nghiên cứu, khảo sát mở tuyến vận chuyển bằng container như: SITC, Huyndai, Wanhai... tạo ra sự đa dạng trong các khâu dịch vụ Logistics; giải quyết nhiều công ăn việc làm; góp phần giảm tải lưu lượng tham gia giao thông đường bộ.

**3.2. Những tồn tại và khó khăn**

Bên cạnh những mặt đạt được, việc tiếp nhận tàu Container tại Cảng Nghi Sơn còn những tồn tại sau:

**Thứ nhất:** Tỷ trọng hàng hóa vận chuyển đường biển bằng Container của 3 tỉnh Thanh Hóa, Ninh Bình, Nghệ An năm 2019 là 278.400 TEUS, qua Cảng

Nghi Sơn là 12.000 TEUS còn quá thấp, bình quân chỉ đạt khoảng 4,3% (tại Cảng Nghi Sơn).

**Thứ hai:** Các doanh nghiệp trong tỉnh và khu vực chưa thực sự mặn mà với việc XNK hàng hóa bằng Container qua Cảng Nghi sơn. Nguyên nhân như sau:

- Số hãng tàu tham gia vận chuyển bằng container qua Cảng Nghi Sơn ít.

Tại Nghi Sơn hiện chỉ có 1 tuyến duy nhất của Hãng tàu CMA (bao gồm cả APL, CNC) đi Hồng Kông và Nan –Sa (Trung quốc). Đây là một dạng tàu Container loại nhỏ, sức chứa khoảng 1.800-2.500 TEUS. Chính vì thế làm chậm thời gian và tăng chi phí cho hàng hóa vận chuyển. Bản thân doanh nghiệp XNK không có nhiều sự lựa chọn cho việc Booking hãng tàu.

- Tần suất các chuyến quá thấp:

Hiện nay tần suất là 1 tuần/chuyến, thời gian gần đây xuất hiện hiện tượng trễ tàu (Delay) hoặc bỏ chuyến do không có hàng và ảnh hưởng của thời tiết. Việc này ảnh hưởng rất lớn đến thời gian, tiến độ giao hàng, nhất là đối với những loại hàng hóa có tính đặc thù giao hàng gấp (hàng da giầy, may mặc, thủy hải sản, nông sản...); hàng tiêu dùng, nguyên liệu sản xuất, máy móc thiết bị để lắp đặt nhà máy của dự án đầu tư.

- Chi phí cho việc vận chuyển hàng hóa bằng Container tại Nghi Sơn cao so với khu vực (Hải phòng). Việc này được minh chứng qua phân tích sau:

+ Vận tải đường bộ của các doanh nghiệp XNK đi cảng Nghi Sơn thấp hơn so với đi cảng Hải Phòng và các cảng khác.

+ Vận tải đường biển của các doanh nghiệp XNK qua cảng Nghi Sơn cao hơn so với qua cảng Hải Phòng và các cảng khác do: Chi phí vận chuyển container rỗng; chi phí lai dắt, năng lực xếp dỡ hàng hóa và các chi phi dịch vụ khác...

Tuy nhiên lợi thế về chi phí vận tải đường bộ thấp không thể bù đắp được chi phí cao của cước vận chuyển đường biển.

**3.3. Một số đánh giá về nguồn hàng tại khu vực và hoạt động dịch vụ trong chuỗi Logistic tại Cảng Nghi sơn.**

* Lượng hàng hóa XNK bằng container của các doanh nghiệp tỉnh Thanh Hóa, Ninh Bình và Nghệ An qua cảng Nghi Sơn so với tổng lượng hàng hóa XNK bằng container của các doanh nghiệp trên địa bàn 03 tỉnh nêu trên hiện nay là quá thấp được phản ánh cụ thể như sau:

| TT | Địa bàn | Xuất khẩu (cont) 2019 | Nhập khẩu (cont) 2019 | Tổng XNK (cont) 2019 | Tổng (TEUS, tỉ lệ 1,6 TEUS/cont) | Làm thủ tục qua Cảng Nghi sơn /năm | Tỉ lệ/ năm (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Thanh Hóa (chủ yếu XK hạt nhựa, NK phế liệu sắt cho Gang thép NS) | 27.000 | 12.300 | 39.300 | **62.800** | 5.700/năm (8.076/17 tháng) | **9,1** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | Nghệ An (đá trắng +bột đá) | 23.500 | 5.800 | 29.300 | **46.800** | 2.520/năm (3.570/17 tháng) | **5,4** |
| 3 | Ninh Bình | 24.600 | 62.200 | 86.800 | **138.800** | 210 | **0,15** |
| 4 | Tỉnh khác (chủ yếu phế liệu sắt NK) | | | | | 3.570 | |
| 5 | Doanh nghiệp tại Thanh Hóa làm thủ tục hải quan tại Hải Phòng | | | | **30.000** | | |
| | **Tổng cộng** | **75.100** | **80.300** | **155.400** | **278.400** | **12.000** | **4,3** |

Hiện nay, tại Khu kinh tế Nghi Sơn chưa có cảng container chuyên dụng, việc bốc xếp hàng hóa đang thực hiện tại cảng tổng hợp, thiếu thiết bị chuyên dụng, hạ tầng bến bãi còn yếu, dẫn đến thời gian xếp dỡ hàng hóa lâu, tăng thời gian neo đậu của tàu làm tăng chi phí cho Doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Do mất cân bằng giữa xuất và nhập nên thiếu vỏ container để phục vụ cho các doanh nghiệp đóng hàng xuất khẩu. Việc vận chuyển vỏ công rỗng về cảng Nghi Sơn mất thêm nhiều chi phí.

* Dịch vụ trong chuỗi Logistic tại cảng Nghi Sơn

- Dịch vụ của Hãng tàu CMA chủ yếu mạnh các tuyến Châu Âu, Châu Mỹ, một số tuyến Trung quốc (Hồng Kông, Nansa), các tuyến khác không mạnh nên chưa thu hút được nhiều nguồn hàng đặc biệt là tuyến Hàn quốc, Nhật Bản và Tây Á;

- Đa phần hàng hóa trong khu vực (hàng may mặc, da giầy, bột đá, hạt nhựa,...) xuất nhập khẩu bằng container qua Cảng Hải phòng do Cảng Nghi Sơn không có tuyến vận chuyển trực tiếp cho các thị trường này hoặc có thể vận chuyển nhưng phải trung chuyển tại Hồng Kông vì vậy đội chi phí cước biển quá cao *(Chủ yếu chi phí nâng hạ chuyển tải nhiều lần).*

- Thời gian xếp dỡ hàng tại Cảng Nghi Sơn còn chậm so với các cảng container khác. Thông thường, 1 tàu container cập cảng Nghi Sơn với khối lượng xếp dỡ khoảng 300 TEUS/tàu (cả xuất và nhập) phải mất 15 - 24 giờ để hoàn thành, trong khi tại Hải Phòng chỉ mất khoảng 05-08 giờ để hoàn thành xếp dỡ khối lượng hàng hóa tương đương.

Nguyên nhân đến từ việc Cảng Nghi Sơn là cảng vận chuyển hàng hóa tổng hợp tiếp nhận cả hàng container, hàng rời, hàng lỏng, do đó việc bố trí được các máy móc chuyên dụng xếp dỡ hàng container, cũng như bố trí tuyến đường dành riêng cho xe vận chuyển container là rất khó khăn vì phải tận dụng diện tích cầu cảng để vận chuyển hàng hóa khác khi không có tàu container cập cảng.

- Chi phí cho việc lai dắt tàu cập cảng tại khu vực Nghi sơn còn cao so với mặt bằng chung ở các địa phương khác mặc dù đã giảm nhiều các chi phí hạ tầng cho tàu container.

- Dịch vụ vận tải đường bộ chưa được nhiều doanh nghiệp đầu tư, hiện nay xe vận chuyển hàng container chủ yếu do 3 đơn vị đảm nhiệm: Công ty CP Cảng Tổng hợp quốc tế (10 chiếc, chủ yếu vận chuyển phôi thép cho Nhà máy Gang thép, chỉ khi xe rỗi mới vận chuyển hàng khác), Công ty CP Đức Toàn (khoảng 20 chiếc) , Công ty TNHH Phú Quý (12 chiếc), hoạt động vận chuyển Container chưa chuyên nghiệp, còn chậm trễ, ép khách dẫn đến giá cước đường bộ còn cao.

- Tại Nghi Sơn chưa đa dạng về chủng loại container, chưa có các loại container chuyên dụng để vận chuyển hàng hóa đặc thù như Container TANK (bồn), Opentop (cont hở trên). Plat-rack (cont hở 3 mặt), cont lạnh ... chưa đáp ứng được tính đa dạng của hàng hóa.

## III. MỤC TIÊU VÀ GIẢI PHÁP

### 1. Mục tiêu.

### 1.1. Mục tiêu chung.

Xây dựng và phát triển Cảng Nghi Sơn trở thành cảng loại 1A theo tinh thần nghị quyết số 58 NQ/TW ngày 5/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045, trong đó có cảng container chuyên dụng ngang tầm khu vực.

### 1.2. Mục tiêu cụ thể.

***Mục tiêu thứ 1:*** Trong năm 2021:

- Tăng số chuyến tàu qua cảng Nghi Sơn đảm bảo từ 3-5 chuyến/tuần.

- Mở thêm tuyến đi Cảng trung chuyển Singapor kết nối với các nước khác với tần suất 3,5 ngày/chuyến (nay là 7 ngày/chuyến); thu hút 1 tuyến Hàn quốc.

+ Từ năm 2022:

- Tăng số chuyến tàu qua cảng Nghi Sơn đảm bảo từ 5-7 chuyến/tuần.

- Mở thêm tuyến đi Nhật Bản riêng; tần suất 3,5 ngày/chuyến;

***Mục tiêu thứ 2:*** Tăng đáng kể lưu lượng hàng hóa XNK vận chuyển bằng container qua Cảng Nghi sơn; cân bằng giữa hàng xuất và hàng nhập khẩu. Dự kiến năm 2021 đạt 32.000-35.000 TEUS/năm, ngân sách thu được khoảng 900-1.000 tỷ/năm.

***Mục tiêu thứ 3***: Tăng trọng lượng, kim ngạch và số thuế thu được từ hàng hóa XNK vận chuyển bằng container qua Cảng Nghi sơn. Dự kiến năm 2022 sẽ có 35.000- 38.000 TEUS quan cảng Nghi Sơn thu ngân sách khoảng 1.000-1.300 tỷ/năm.

***Mục tiêu thứ 4***: Đến năm 2023 có 1 bến cảng container chuyên dụng từ 1 đến 2 cầu cảng; dự kiến lượng hàng từ 40.000-45.000 TEUS, ngân sách thu được khoảng 1300-1.500 tỷ/năm.

***Mục tiêu thứ 5***: Từ năm 2024 đến năm 2025 có thêm 01 bến cảng container chuyên dụng từ 1 đến 2 cầu cảng. Tăng trọng lượng, kim ngạch và số thuế thu được từ hàng hóa XNK vận chuyển bằng container qua Cảng Nghi Sơn dự kiến 55.000-55.000 TEUS, ngân sách thu được khoảng 1500-1.800 tỷ/năm.

**2. Giải pháp thực hiện.**

Để thực hiện được mục tiêu trên cần triển khai đồng bộ các giải pháp sau:

***Một là:*** Đảng bộ, HĐND, UBND tỉnh Thanh Hóa, Ban quản lý KKT Nghi Sơn và các đơn vị liên quan có sự vào cuộc tích cực và đồng bộ nhằm cụ thể hóa các nội dung cơ chế chính sách; quan tâm đôn đốc để Khu kinh tế Nghi Sơn sớm hoàn thành và đưa vào sử dụng từ 01- 02 cầu cảng chuyên dụng container trong năm 2023; đào tạo cán bộ, công nhân chuyên nghiệp, đầu tư máy móc thiết bị, cơ sở hạ tầng để bến Cảng container chuyên dụng Nghi Sơn ngang tầm với Cảng Hải Phòng, Tiên Sa (Đà Nẵng); giảm tối đa chi phí lai dắt, nâng cao năng lực xếp dỡ hàng container và các dịch vụ khác;

***Hai là:*** Kêu gọi và có chính sách thu hút các doanh nghiệp xuất khẩu, nhập khẩu tại Thanh Hóa và các tỉnh lân cận (Nghệ An, Hà Tĩnh, Ninh Bình...). Tập trung thu hút các mặt hàng chủ đạo, xuất nhập khẩu thường xuyên.

***Ba là:*** UBND tỉnh giao Ban Quản lý Khu KT Nghi Sơn phối hợp UBND thị xã Nghi Sơn và các cơ quan chức năng khác thường xuyên giám sát hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng, hoạt động vận chuyển hàng hóa nội địa bằng container trong khu vực, kiểm soát về giá cước vận chuyển nội địa, đảm bảo ổn định, cạnh tranh công bằng, tránh việc chèn ép giá, gây đình trệ, bức xúc đối với các Doanh nghiệp XNK.

## IV. SỰ CẦN THIẾT PHẢI HỖ TRỢ

Với lợi thế cảng Nghi Sơn là cảng nước sâu, thuận lợi về giao thông cùng với sự phát triển mạnh mẽ của Khu kinh tế Nghi Sơn, lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng container trên địa bàn và các tỉnh lân cận là rất lớn. Ngày 04/4/2019, Hội đồng nhân dân tỉnh Thanh Hóa đã ban hành Nghị quyết số 166/2019/NQ-HĐND về hỗ trợ các hãng tàu mở tuyến vận chuyển container đi quốc tế tại Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa. Tuy nhiên, cảng Nghi Sơn vẫn chưa thu hút được nhiều lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng container và các hãng tàu vận chuyển container quốc tế tham gia mở tuyến. Do đó việc xây dựng và ban hành chính sách để thu hút lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng container qua cảng Nghi Sơn là hết sức cần thiết.

- Sự phát triển của khu kinh tế Nghi Sơn sẽ góp phần chuyển dịch cơ cấu ngành nghề; tăng thu ngân sách, thúc đẩy tăng trưởng; tăng năng suất lao động, giải quyết nhiều việc làm cho khoảng 5.000 lao động góp phần đảm bảo an sinh xã hội trên địa bàn tỉnh; tạo đà tăng trưởng bền vững và là động lực thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Thanh Hoá và các vùng lân cận.

- Hiện nay, tại cảng Nghi Sơn chưa có cảng container chuyên dụng, việc bốc xếp hàng hóa đang thực hiện tại cảng tổng hợp, thiếu thiết bị chuyên dụng, hạ tầng bến bãi còn yếu dẫn đến kéo dài thời gian bốc xếp, thời gian neo đậu của tàu tăng thêm, dẫn đến tăng thêm nhiều chi phí.

- Khi thu hút được lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container qua cảng Nghi Sơn đi vào ổn định, thu ngân sách nhà nước đạt được khoảng 1.500- 1.800 tỷ đồng/năm và UBND tỉnh phải hỗ trợ tối đa khoảng 29 tỷ đồng/năm.

- Giảm sự mất cân đối giữa hàng xuất và nhập (hàng nhập khẩu ít hơn nhiều so với hàng xuất khẩu), đảm bảo ổn định vỏ container cho hàng xuất khẩu mà phải vận chuyển vỏ container về cảng Nghi Sơn.

- Nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng biển, chất lượng dịch vụ vận tải và quy mô hoạt động của các doanh nghiệp; giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tiết kiệm chi phí và thời gian vận chuyển hàng hóa cho các doanh nghiệp trên địa bàn Tỉnh và các vùng lân cận;

- Đẩy mạnh thu hút đầu tư nhất là các dự án đầu tư có qui mô lớn;

- Giảm lượng xe lưu thông trên một số tuyến đường và hệ thống hạ tầng giao thông;

- Giảm thời gian làm thủ tục hải quan, tiết kiệm chi phí doanh nghiệp khi làm thủ tục hải quan.

## V. ĐỀ XUẤT KIẾN NGHỊ

Từ thực trạng xuất nhập khẩu hàng hóa và hạ tầng của Khu kinh tế Nghi Sơn, để khuyến khích các doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh xuất nhập khẩu hàng hóa bằng container qua cảng Nghi Sơn tỉnh Thanh Hóa với mục tiêu sớm đưa vào khai thác; Xây dựng phát triển Cảng Nghi Sơn trở thành cảng loại 1A theo tinh thần Nghị quyết số 58 NQ/TW ngày 5/8/2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045, trong đó có cảng container chuyên dụng ngang tầm khu vực. Ban đề xuất một số chính sách cụ thể như sau:

**1. Tên chính sách**: ***"Chính sách hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua Cảng Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa".***

**2. Nội dung chính sách:**

Hỗ trợ chi phí vận chuyển và thuê vỏ container đối với doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container qua cảng Nghi Sơn

** Mức hỗ trợ:*

- Loại container 20 feet: 700.000 đồng/container;
- Loại container 40 feet trở lên: 1.000.000 đồng/container.

** Cơ sở để hỗ trợ:*

- Chi phí vận chuyển đường bộ từ Khu vực Thanh Hóa đến Cảng Hải Phòng đối với container 20 feet là 8-8,5 triệu đồng lớn hơn so với chi phí đến

Cảng Nghi Sơn từ 1,5-2 triệu đồng; đối với container 40 feet là 9- 9,5 triệu đồng lớn hơn so với chi phí đến Cảng Nghi Sơn từ 2-3 triệu đồng;

- Chi vận chuyển đường biển qua cảng Nghi Sơn cao hơn so với vận chuyển qua cảng Hải Phòng từ 150USD- 500USD (3,5- 11,5 triệu đồng) tùy tuyến vận chuyển.

Lợi thế từ chi phí vận chuyển đường bộ không bù đắp được chi phí vận chuyển đường biển. Vì vậy, đề xuất hỗ trợ chi phí vận chuyển bằng đường biển quan cảng Nghi Sơn 10% đối với container 20 feet và 15% đối với container 40 feet.

** Điều kiện để hỗ trợ:* Các Doanh nghiệp XNK bằng container qua cảng Nghi Sơn và mở tờ khai tại Hải quan tỉnh Thanh Hóa.

**3. Đối tượng áp dụng:**

Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa bằng container qua cảng Nghi Sơn tỉnh Thanh Hóa.

**4. Thời gian áp dụng:** Đến hết ngày 31/12/2025.

**5. Về hỗ trợ thủ tục hành chính với các cơ quan hữu quan:**

Đề nghị UBND tỉnh chỉ đạo các Sở, ban ngành và các đơn vị liên quan tạo mọi điều kiện, đồng hành cùng doanh nghiệp, hỗ trợ rút ngắn thời gian các thủ tục hành chính theo quy định của pháp luật.

**VI. ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ KHI THỰC HIỆN CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH**

**1. Hiệu quả về mặt kinh tế:**

- Sự phát triển của khu kinh tế Nghi Sơn sẽ góp phần chuyển dịch cơ cấu ngành nghề, tăng thu ngân sách, thúc đẩy tăng trưởng, tăng năng suất lao động, giải quyết nhiều việc làm, tạo đà tăng trưởng bền vững và là động lực thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Thanh Hoá và các vùng lân cận.

- Khi thu hút được lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng container làm tờ khai hải quan tại Thanh Hóa và đi qua cảng Nghi Sơn đến năm 2025 đạt 32.000-33.000 container/năm thì thu ngân sách sẽ từ khoảng từ 1.500- 1.800 tỷ đồng/năm và UBND tỉnh phải hỗ trợ khoảng 29 tỷ đồng/năm. Dự kiến lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng container và thu ngân sách Nhà nước hàng năm như sau:

| TT | Năm | Số container làm tờ khai tại Thanh Hóa | Dự kiến thu ngân sách *(tỷ đồng)* | Kính phí dự kiến hỗ trợ *(tỷ đồng)* | Ghi chú |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2021 | 18.000 -19.000 | 900-1.000 | 17 | |
| 2 | 2022 | 22.000 - 23.000 | 1.000-1.300 | 20 | |
| 3 | 2023 | 25.000 -26.000 | 1.300-1.500 | 23 | |
| 4 | 2024 | 29.000 -30.000 | 1.500-1.800 | 27 | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 5 | 2025 | 32.000 - 33.000 | | 29 | |

- Góp phần gia tăng giá trị, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và quy mô kinh doanh của các doanh nghiệp;

- Nâng cao hiệu quả quản lý, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, chi phí trong hoạt động lưu thông phân phối cho các doanh nghiệp của Tỉnh và khu vực lân cận; tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp;

- Tiết kiệm cho các doanh nghiệp về thời gian luân chuyển hàng hóa về quãng đường di chuyển;

- Nâng cao năng lực cạnh tranh, tăng hiệu quả thu hút đầu tư nhất là các dự án đầu tư có qui mô lớn.

**2. Hiệu quả về mặt xã hội:**

- Giảm lượng xe lưu thông trên một số tuyến đường và hệ thống hạ tầng giao thông;

- Tạo việc làm thêm khoảng 5.000 lao động, trong đó có khoảng 500 lao động chất lượng cao, 4.500 lao động được đào tạo nghề và lao động phổ thông góp phần đảm bảo an sinh xã hội trên địa bàn tỉnh;

- Giảm thời gian làm thủ tục hải quan, tiết kiệm chi phí doanh nghiệp khi làm thủ tục hải quan.

Ban Quản lý Khu kinh tế Nghi Sơn và các Khu công nghiệp kính trình Chủ tịch UBND tỉnh xem xét, quyết định./.

***Nơi nhận:***
- Như trên;
- Các sở, ban ngành đơn vị liên quan (để p/hợp);
- Trưởng Ban, các PTB;
- Lưu: VT, DNLĐ.

**TRƯỞNG BAN**

**Nguyễn Tiến Hiệu**