|  |
| --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  **THUYẾT MINH ĐỀ TÀI**  **KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ**  *TÊN ĐỀ TÀI:* **Nghiên cứu giải pháp quản lý giá dịch vụ cảng biển trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam**  **CHỦ NHIỆM ĐỀ TÀI: Ths. Hoàng Hồng Giang**  **Phó Cục trưởng, Cục Hàng hải Việt Nam.** |

**DỰ THẢO NỘI DUNG ĐỀ TÀI**

**PHỤ LỤC**

**CHƯƠNG 1. Tổng quan nghiên cứu về giá dịch vụ tại cảng biển**

I. Mục đích, ý nghĩa và tính cấp thiết của đề tài

II. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu và phương pháp nghiên cứu

1. Đối tượng nghiên cứu

2. Phạm vi nghiên cứu

**CHƯƠNG 2. Nghiên cứu cơ sở lý luận về quản lý giá dịch vụ cảng biển trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa**

I. Nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa

II. Định hướng của Nhà nước Việt Nam trong phát triển kinh tế xã hội nói chung và phát triển ngành hàng hải (cảng biển, vận tải biển) nói riêng

III. Quản lý nhà nước định hướng xã hội chủ nghĩa về quản lý giá dịch vụ tại cảng biển trong nền kinh tế thị trường.

**CHƯƠNG 3. Thực trạng kinh tế hàng hải thế giới và Việt Nam**

I. Thực trạng kinh tế hàng hải thế giới và Việt Nam

II. Đánh giá thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

III. Đánh giá về hệ thống dịch vụ tại cảng biển

IV. Thực trạng giá dịch vụ tại cảng biển

**CHƯƠNG 4. Đánh giá công tác quản lý giá dịch vụ tại cảng biển hiện nay**

I. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quản lý giá dịch vụ tại cảng biển

II. Thành tựu đạt được, các hạn chế và nguyên nhân

III. Hệ thống pháp luật và kinh nghiệm quản lý giá cước của một số nước trên thế giới

**CHƯƠNG 5. Đề xuất các giải pháp quản lý nhà nước về giá dịch vụ cảng biển trong nền kinh tế thị trường**

I. Dự báo tình hình pháp triển ngành hàng hải

II. Xây dựng mô hình quản lý giá dịch vụ tại cảng biển trong nền kinh tế thị trường

III. Đề xuất các giải pháp quản lý nhà nước về giá dịch vụ tại cảng biển

IV. Các giải pháp về quản lý giá liên quan đến quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/20218 của Bộ Giao thông vận tải

**CHƯƠNG 1.**

**Tổng quan nghiên cứu về giá dịch vụ tại cảng biển**

**I. Mục đích, ý nghĩa và tính cấp của đề tài**

1. Tính cấp thiết của đề tài

Ngày 22/10/2018, Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa 12 đã ban hành Nghị quyết số 36-NQ/TW về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Theo đó, đề ra một số chủ trương lớn và khâu đột phá, cụ thể là “*Đến năm 2030, phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: (1) Du lịch và dịch vụ biển; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; (4) Nuôi trồng và khai thác hải sản; (5) Công nghiệp ven biển; (6) Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới*”*.*

Trong chiến lược phát triển kinh tế biển, ngành hàng hải đóng vai trò quan trọng, là huyết mạch chính trong hệ thống lưu thông hàng hóa trong nước và quốc tế, đồng thời là trục kết nối các trung tâm kinh tế đầu mối của khu vực. Với vai trò quan trọng trong nền kinh tế đất nước, hệ thống cảng biển Việt Nam ngày càng được đầu tư xây dựng bài bản, hiện đại, có chất lượng dịch vụ tương đương với một số cảng trong khu vực. Hiện nay, hệ thống cảng biển bao gồm 45 cảng, 296 bến cảng với khoảng 90 km cầu cảng. Cảng biển Việt Nam đã đón được cỡ tàu lớn nhất thế giới (trên 220.000 DWT), thu hút được gần 40 hãng tàu lớn trên thế giới ra vào làm hàng, trung bình đón gần 11.000 lượt tàu biển/tháng, trong đó có gần 6.000 lượt tàu biển nước ngoài. Số tuyến dịch vụ tàu mẹ vào cảng ngày càng tăng, nếu trong năm 2013, hệ thống cảng biển Việt Nam mới chỉ đón được 8 tuyến/tuần tàu mẹ đi thẳng thị trường Châu Mỹ, Châu Âu thì đến nay, hệ thống cảng biển đã đón được 25 tuyến tàu mẹ đi thẳng thị trường Châu Mỹ, Châu Âu (trong đó 23 tuyến/tuần đi thẳng thị trường Châu Mỹ, 02 tuyến đi Châu Âu), hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam đi thẳng sang thị trường lớn trên thế giới mà không phải trung chuyển qua nước thứ ba, tiết kiệm được chi phí và thời gian vận tải. Với vị trí địa lý thuận lợi, Việt Nam có lợi thế về phát triển hàng hải, khi có đến 90% hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng trưởng cao và ổn định trong nhiều năm, bình quân 13,4%/năm trong vòng 5 năm (2015-2019).

Theo quy định của Luật Giá, Bộ luật Hàng hải Việt Nam và các văn bản hướng dẫn thực hiện, giá dịch vụ tại cảng biển thuộc danh mục hàng hoá dịch vụ kê khai, niêm yết giá. Ngoài ra, theo quy định tại Điều 90 Bộ Luật Hàng hải Việt Nam, có 04 loại giá dịch vụ tại cảng biển do nhà nước định giá (khung giá) là giá dịch vụ hoa tiêu, giá dịch vụ cầu, bến, phao neo, giá dịch vụ bốc dỡ container và giá dịch vụ lai dắt, doanh nghiệp tự quyết định mức giá nằm trong khung do Bộ Giao thông vận tải quy định. Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/201 của Bộ Giao thông vận tải quy định khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam.

Trong quá trình triển khai thực hiện các quy định về giá, đánh giá tác động kết quả thực hiện các quy định về khung giá, kê khai, niêm yết giá; trên cơ sở ý kiến của doanh nghiệp, hiệp hội và các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đều nhận định khung giá dịch vụ tại cảng biển là công cụ hiệu quả giúp cơ quan nhà nước trong việc bình ổn giá thị trường, giảm sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp cảng, hỗ trợ cho doanh nghiệp cảng tăng nguồn vốn đầu tư nâng cấp hệ thống cảng biển, nâng cao chất lượng dịch vụ, đồng thời bình ổn giá ở những dịch vụ mang tính độc quyền (như giá hoa tiêu, lai dắt). Tuy nhiên, giá dịch vụ tại cảng biển vẫn nhiều tồn tại hạn chế, tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vẫn thường xuyên xảy ra, các doanh nghiệp vẫn cạnh tranh giảm để thu hút khách hàng hoặc tăng giá rất cao ở một số dịch vụ còn mang tính độc quyền. Một số loại khung giá chuyển từ cơ chế phí sang cơ chế giá, mức giá chưa căn cứ theo chi phí giá thành của sản phẩm do vậy có sự bất cập giữa chi phí và doanh thu, tạo ra sự chênh lệch lớn giữa các đơn vị cung cấp cùng loại dịch vụ.

Đối với việc kê khai, niêm yết cũng còn một số bất cập, do hoạt động hàng hải có sự quốc tế hoá cao và thường theo thông lệ quốc tế. Đối với một số giá dịch vụ tại cảng biển cơ bản (như giá bốc dỡ, lai dắt, cầu bến…) được thực hiện theo hợp đồng trên cơ sở đàm phán giữa doanh nghiệp cảng và hãng tàu. Tuy nhiên, việc quy định giá dịch vụ tại cảng biển thuộc danh mục hàng hoá kê khai và phải bán đúng với giá kê khai là chưa phản ánh giá thực tế và chưa phù hợp với thông lệ quốc tế.

Do vậy, việc nghiên cứu đánh giá tổng thể cơ chế quản lý giá dịch vụ tại cảng biển theo cơ chế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa là cần thiết, giá dịch vụ tại cảng biển theo cơ chế thị trường và nhà nước vẫn có chế quản lý để thị trường phát triển lành mạnh, bền vững hơn. Nghiên cứu này sẽ góp phần làm cơ sở đề xuất sửa đổi cơ chế chính nâng cao hiệu quả quản lý giá phù hợp với thực tế theo nền kinh tế thị trường, kích thích tối đa sự phát triển của doanh nghiệp, giảm thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho hoạt động hàng hải.

2. Mục đích, ý nghĩa

Nghiên cứu giải pháp quản lý nhà nước về giá dịch vụ cảng biển trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, làm cơ sở đề xuất sửa đổi, bổ sung xây dựng văn bản quy phạm pháp luật nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về giá tại cảng biển, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ cảng biển làm tiền đề cho sự phát triển bền vững của hệ thống cảng biển Việt Nam.

**II. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu và phương pháp nghiên cứu**

1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là các tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài liên quan đến cung ứng và sử dụng các dịch vụ tại cảng biểnViệt Nam.

2. Phạm vi nghiên cứu

Nghiên cứu đánh giá hệ thống cảng biển Việt Nam, dịch vụ tại cảng biển, giá dịch vụ tại cảng biển, cơ chế quản lý nhà nước về giá dịch vụ tại cảng biển tại hệ thống cảng biển Việt Nam và một số nước trên thế giới.

**CHƯƠNG 2.**

**Nghiên cứu cơ sở lý luận về quản lý về quản lý giá dịch vụ cảng biển trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa**

**I. Quan điểm nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa**

Đại hội XII xác định đặc trưng cơ bản của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa Việt Nam như sau: “Nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa Việt Nam là nền kinh tế vận hành đầy đủ, đồng bộ theo các quy luật của kinh tế thị trường, đồng thời bảo đảm định hướng xã hội chủ nghĩa phù hợp với từng giai đoạn phát triển của đất nước. Đó là nền kinh tế thị trường hiện đại và hội nhập quốc tế; có sự quản lý của Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa, do Đảng Cộng sản Việt Nam lãnh đạo, nhằm mục tiêu “dân giàu, nước mạnh, dân chủ, công bằng, văn minh”. Đại hội khẳng định: Phát triển kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa là đường lối chiến lược nhất quán, là mô hình kinh tế tổng quát trong suốt thời kỳ quá độ đi lên chủ nghĩa xã hội ở Việt Nam. Đây là kết quả sau nhiều năm nghiên cứu, tìm tòi, tổng kết thực tiễn và là bước phát triển mới về tư duy lý luận của Đảng Cộng sản Việt Nam.

Nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa có một số đặc điểm như sau: Nhà nước quản lý nền kinh tế bằng pháp luật, bằng chiến lược, kế hoạch, chính sách đồng thời sử dụng cơ chế thị trường, các hình thức kinh tế và phương pháp quản lý kinh tế thị trường để kích thích sản xuất, phát huy tính tích cực và khắc phục những tiêu cực, hạn chế do cơ chế thị trường mang lại, bảo vệ lợi ích của nhân dân và xã hội; Thúc đẩy tăng trưởng kinh tế đồng thời với bảo đảm công bằng xã hội nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Nền kinh tế đó luôn có sự gắn kết chặt chẽ chính sách kinh tế với chính sách xã hội, phát triển kinh tế với nâng cao chất lượng cuộc sống của nhân dân, mọi người đều có cơ hội và điều kiện phát triển toàn diện. Ngoài ra, nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa là nền kinh tế độc lập, tự chủ đi đôi với chủ động hội nhập quốc tế, kết hợp nội lực với ngoại lực thành nguồn lực tổng hợp để phát triển đất nước.

Thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ngày càng được hoàn thiện và được chứng minh tính đúng đắn trên thực tế khi đã giúp đất nước ta thoát khỏi thời kỳ khó khăn về kinh tế, tốc độ tăng trưởng kinh tế được duy trì ở mức khá cao, bình quân 2011-2015 đạt 5,9%/năm; 2016-2020 đạt 6%/năm; tính chung 10 năm 2011-2020 đạt 5,95%/năm. Việt Nam thuộc nhóm các nước tăng trưởng cao trong khu vực và trên thế giới; chất lượng tăng trưởng được cải thiện, năng suất lao động được nâng lên rõ rệt; kinh tế vĩ mô ổn định vững chắc hơn, lạm phát được kiểm soát ở mức thấp (ổn định dưới 4%/năm trong nhiệm kỳ 2016-2020). Vị trí xếp hạng môi trường kinh doanh toàn cầu của Việt Nam tăng từ 88/183 năm 2010 lên 70/190 năm 2019. Ngân hàng Thế giới (WB) và Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) đánh giá: Việt Nam là một trong 16 nền kinh tế mới nổi thành công nhất thế giới, là điểm sáng toàn cầu trong thực hiện thành công “mục tiêu kép”, vừa phòng chống dịch, vừa phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm an sinh xã hội và đời sống nhân dân.

**II. Định hướng quản lý của nhà nước trong lĩnh vực kinh doanh dịch vụ cảng biển**

1. **Định hướng của nhà nước trong kinh doanh dịch vụ cảng biển**

Với xu hướng “vươn ra biển lớn” của tất cả các quốc gia trên thế giới, biển và những vấn đề liên quan đến phát triển kinh tế biển đang là mối quan tâm hàng đầu của nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam. Với lợi thế sở hữu đường bờ biển dài trên 3.260 km, vùng biển rộng trên 1,0 triệu km2, gấp 3 lần diện tích đất liền, nước ta có rất nhiều cơ hội để phát triển kinh tế, đặc biệt là kinh tế biển. Biển Việt Nam thuộc Biển Đông nằm trên tuyến đường giao thông huyết mạch nối liền Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, châu Âu - Châu Á, Trung Đông - Châu Á. Đây được coi là tuyến đường vận tải quốc tế nhộn nhịp thức hai của thế giới. Hơn 90% lượng vận tải thương mại của thế giới thực hiện bằng đường biển và 45% đi qua Biển Đông. Do đó, việc đầu tư phát triển hệ thống cảng biển là một trong những nhiệm vụ quan trọng được đặt lên hàng đầu của Đảng và Nhà nước đối với sự phát triển kinh tế, bảo đảm an ninh, quốc phòng trong tiến trình hội nhập quốc tế của đất nước.

Theo khoản 1 điều 73 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015: “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 là một đầu mối giao thông vận tải, là cửa ngõ của hàng hóa xuất nhập khẩu và là đầu mối chuyển đổi các phương thức vận tải từ vận tải biển sang vận tải đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa. Do đó, hệ thống cảng biển và các dịch vụ logistics gắn với khai thác cảng biển luôn giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế, góp phần giữ vững độc lập, chủ quyền biển đảo, tăng cường hợp tác quốc tế về biển, duy trì môi trường hòa bình, ổn định và phát triển bền vững.

Trên thực tế, đường lối phát triển kinh tế gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh, giữ vững độc lập, chủ quyền của Tổ quốc là chủ trương xuyên suốt của Đảng và Nhà nước ta trong suốt những năm qua. Trong bối cảnh thế giới có nhiều biến động, khu vực châu Á - Thái Bình Dương ngày càng năng động, thu hút sự quan tâm chú ý của nhiều nước, đặc biệt cạnh tranh giữa các nước lớn và tranh chấp chủ quyền biển, đảo gia tăng, sự kết hợp giữa phát triển kinh tế với quốc phòng nói chung, phát triển kinh tế biển gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh nói riêng càng hết sức quan trọng. Đại hội XIII của Đảng trong đường lối phát triển đã đề cập phát triển các lĩnh vực liên quan đến biển, đặc biệt là các giải pháp đẩy mạnh phát triển kinh tế biển gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ vững chắc chủ quyền biển, đảo.

Đặc biệt đáng chú ý là trong hơn 10 năm vừa qua, Đảng ta đã có hai Nghị quyết riêng về chiến lược phát triển kinh tế biển. Đó là Nghị quyết số 09-NQ/TW, ngày 9-2-2007, của Hội nghị Trung ương 4 khóa X, “Về chiến lược biển đến năm 2020” và Nghị quyết số 36-NQ/TW, ngày 22-10-2018, của Hội nghị Trung ương 8 khóa XII, “Về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”. Cả hai nghị quyết này đều khẳng định vị trí, vai trò quan trọng của kinh tế biển đối với nước ta và đặc biệt nhấn mạnh đến sự phát triển kinh tế biển phải gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh. Trong Nghị quyết số 36-NQ/TW xác định vị trí, vai trò của biển và các giải pháp chủ yếu nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế biển bền vững, trong đó nhấn mạnh phát triển bền vững kinh tế biển gắn liền với bảo đảm quốc phòng, an ninh, tăng cường đối ngoại, hợp tác quốc tế về biển, góp phần duy trì môi trường hòa bình, ổn định cho phát triển.

Trên cơ sở tổng kết 10 năm thực hiện Nghị quyết số 09-NQ/TW, đánh giá 02 năm thực hiện Nghị quyết số 36-NQ/TW, xem xét bối cảnh quốc tế và tiềm lực quốc gia, Đại hội hội lần thứ XIII của Đảng đã xác định kinh tế biển là một trong những nhiệm vụ, giải pháp quan trọng để đưa Việt Nam đến năm 2030 là nước đang phát triển, có công nghiệp hiện đại. Về cơ bản, các chủ trương, đường lối của Đảng về phát triển kinh tế biển thể hiện trong các văn kiện, Chiến lược phát triển KT - XH 10 năm 2021 - 2030 với mục tiêu đưa Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh; đạt cơ bản các tiêu chí về phát triển kinh tế biển; hình thành văn hoá sinh thái biển; chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; ngăn chặn xu thế ô nhiễm, suy thoái môi trường biển, tình trạng sạt lở bờ biển và biển xâm thực; phục hồi và bảo tồn các hệ sinh thái biển quan trọng. Những thành tựu khoa học mới, tiên tiến, hiện đại trở thành nhân tố trực tiếp thúc đẩy phát triển bền vững kinh tế biển.

Để sớm đưa nội dung phát triển kinh tế biển nêu trong Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng vào thực tiễn cuộc sống, ngày 22/9/2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Với quan điểm, cảng biển là bộ phận quan trọng của kết cấu hạ tầng hàng hải, kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, được xác định là một trong ba khâu đột phá chiến lược, cần ưu tiên đầu tư bảo đảm hài hòa giữa phát triển kinh tế - xã hội với quốc phòng - an ninh và an sinh xã hội, thích ứng với biến đổi khí hậu; góp phần giữ vững độc lập, chủ quyền biển đảo, tăng cường hợp tác quốc tế về biển, duy trì môi trường hòa bình, ổn định và phát triển bền vững.

Nhằm tận dụng tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên để phát triển toàn diện hệ thống cảng biển, đột phá đi thẳng vào hiện đại, nhanh chóng hội nhập với các nước tiên tiến trong khu vực về lĩnh vực cảng biển nhằm góp phần hoàn thành mục tiêu trong Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Trên cơ sở phát triển hợp lý giữa các cảng tổng hợp quốc gia, cảng tổng hợp địa phương, cảng chuyên dùng bảo đảm tính thống nhất trong toàn hệ thống; chú trọng phát triển các cảng có khả năng tiếp nhận tàu biển có trọng tải đến 100.000 tấn và lớn hơn ở cả ba miền Bắc Trung Nam; từng bước củng cố, nâng cấp mở rộng các cảng khác; coi trọng công tác duy tu, bảo trì để bảo đảm khai thác đồng bộ, hiệu quả hệ thống cảng biển. Phát triển đồng bộ giữa cảng biển với mạng lưới kết cấu hạ tầng sau cảng, giữa kết cấu hạ tầng cảng biển với kết cấu hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển. Đặc biệt chú trọng bảo đảm sự kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng lưới giao thông quốc gia và hệ thống các cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, đầu mối logistics ở khu vực. Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển cảng biển với quản lý bảo vệ môi trường, bảo đảm sự phát triển bền vững, gắn liền với yêu cầu bảo đảm an ninh, quốc phòng.

Định hướng về mục tiêu phát triển thống cảng biển, Đảng và nhà nước ta đề ra mục tiêu:

- Thứ nhất: xây dựng hệ thống cảng biển đồng bộ, hiện đại ngang tầm với khu vực và thế giới, đáp ứng các tiêu chí cảng xanh; đáp ứng đầy đủ, hiệu quả nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội đất nước, là trụ cột chính có vai trò động lực, dẫn dắt, phát triển thành công kinh tế hàng hải theo Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, góp phần đưa nước ta trở thành quốc gia biển mạnh và nước phát triển, thu nhập cao.

- Thứ 2: Phát triển hệ thống cảng biển theo một quy hoạch tổng thể đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 1579 /QĐ-TTg ngày 22/9/2021 và thống nhất trên quy mô cả nước đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập kinh tế quốc tế; đảm bảo quốc phòng, an ninh và phát triển bền vững; tạo cơ sở vật chất kỹ thuật để nhanh chóng đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động cảng biển với các nước trong khu vực và trên thế giới, khẳng định vị trí và ưu thế về kinh tế biển.

- Thứ 3: Ưu tiên tập trung vào các cảng biển có tầm quan trọng và vùng hấp dẫn lớn để tạo sức lan tỏa, thúc đẩy mạnh mẽ kinh tế đất nước; bảo đảm đủ năng lực để có thể kết hợp vai trò trung chuyển container quốc tế; các cảng chuyên dùng quy mô lớn cho các liên hợp lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện, khu kinh tế,…

- Thứ 4: Cải tạo nâng cấp các cảng đầu mối hiện có; xây dựng có trọng điểm một số cảng địa phương theo chức năng, quy mô phù hợp với yêu cầu phát triển KT-XH và khả năng huy động vốn. Phát triển cảng tại các huyện đảo lớn phù hợp với quy mô, diện tích để tiếp nhận hàng hóa, hành khách phục vụ phát triển kinh tế biển bảo đảm gắn với quốc phòng, an ninh.

- Thứ 5: Phát triển hệ thống cảng biển phải đảm bảo đồng bộ với phát triển hạ tầng kết nối, làm đầu mối kết nối các phương thức vận tải khác nhằm phát huy hiệu quả lợi thế của từng phương thức vận tải, phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics.

Về phát triển cụm liên kết ngành kinh tế biển:Quyết đinh số 892/QĐ-TTg ngày 26/7/2022 của Chính phủ phê duyệt đề án phát triển cụm liên kết ngành kinh tế biển gắn với xây dựng các trung tâm kinh tế mạnh thời kỳ đến năm 2030, bao gồm 7 vùng ven biển của cả nước, gồm: miền Bắc, Bắc Trung bộ, Trung Trung bộ, Nam Trung bộ, Đông Nam bộ mở rộng, phía Đông vùng Tây Nam bộ và Tây Nam bộ. Các trung tâm chính của các cụm bao gồm Hải Phòng – Quảng Ninh, Nghệ An - Hà Tĩnh, Đà Nẵng – Thừa Thiên Huế, Khánh Hòa – Nam Phú Yên, BRVT – Đông Nam Tp.HCM, Trà Vinh – Cần Thơ - Sóc Trăng, Phú Quốc – Rạch Giá - Cà Mau; với quy mô liên kết phát triển thành những trung tâm kinh tế biển đa dạng, qui mô lớn trong khu vực và châu Á -Thái Bình Dương.

Có thể nói, trong những năm gần đây, được sự quan tâm của Đảng và Nhà nước, hệ thống cảng biển của Việt Nam đã được đầu tư và không ngừng phát triển. Đặc biệt từ sau năm 2007, hệ thống cảng biển nước ta đã có những bước phát triển đột phá. Điều này cho thấy định hướng phát triển cảng biển ở nước ta đang đi đúng hướng, đáp ứng được nhu cầu phát triển của nền kinh tế. Tuy nhiên, để thực hiện thắng lợi các nội dung cơ bản của Nghị quyết số 36 -NQ/TW và đưa lĩnh vực kinh tế hàng hải trở thành lĩnh vực ưu tiên hàng đầu trong phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam chúng ta cần đánh giá đúng tiềm năng, lợi thế vị trí của các cảng biển, quan tâm, coi trọng việc xây dựng phát triển hơn nữa hệ thống cảng biển Việt Nam. Chỉ như vậy Việt Nam mới có thể trở thành “quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển” như mục tiêu của Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đã đề ra, góp phần quan trọng đưa nước ta trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trở thành nước công nghiệp hiện đại, theo định hướng xã hội chủ nghĩa, vì mục tiêu dân giàu, nước mạnh, dân chủ, công bằng, văn minh”, ngày càng phồn vinh, hạnh phúc.

Nội dung quy hoạch cũng đề ra, trong trung hạn đến 2030, nhu cầu đầu tư vào hạ tầng cảng biển được dự kiến vào khoảng 13 tỷ USD để đạt được mục tiêu tăng năng lực thông qua của cảng biển về hàng container lên 30-40 triệu TEU/năm. Có thể nói, quy hoạch này có nhiều đổi mới hướng đến quy mô phát triển hạ tầng cảng biển mang tính đột phá để thực hiện mục tiêu phát triển của Đại hội XIII. Về kinh phí để thực hiện, hơn 90% phải huy động vốn đầu tư xã hội hoá. Giải pháp về quản lý giá dịch vụ tại cảng biển trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa sẽ góp phần tích cực để đạt những mục tiêu này.

**III. Quản lý giá dịch vụ cảng biển trong nền kinh tế thị trường**

Tình hình thế giới tiếp tục diễn biến nhanh, phức tạp, khó dự báo. Hoà bình, hợp tác, liên kết để phát triển vẫn là xu thế, cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn gia tăng, đi kèm theo đó là sự điều chỉnh chiến lược, chính sách ở nhiều quốc gia, tập hợp lực lượng ngày càng linh hoạt, phức tạp. Châu Á - Thái Bình Dương tiếp tục là trung tâm phát triển năng động hàng đầu trên thế giới.

Tăng trưởng kinh tế thế giới có khả năng chậm hơn giai đoạn trước; thương mại và đầu tư quốc tế có xu hướng giảm; nợ công toàn cầu tăng, rủi ro trên thị trường tài chính, tiền tệ quốc tế gia tăng. Đặc biệt, đại dịch Covid-19 chưa từng có trong lịch sử xảy ra trên toàn cầu ảnh hưởng rất nghiêm trọng, kinh tế thế giới rơi vào tình trạng suy thoái, hậu quả dự kiến kéo dài nhiều năm...

Các thách thức về biến đổi khí hậu, suy thoái môi trường, cạn kiệt tài nguyên, thiên tai, dịch bệnh, giá nhiên liệu tăng cao, đặt ra yêu cầu ngày càng cấp bách về tăng cường hợp tác xử lý, đặt ra nhiều vấn đề, thách thức lớn chưa từng có cho phát triển kinh tế xã hội của mỗi quốc gia. Cạnh tranh giữa các quốc gia về tài nguyên nước, năng lượng tiếp tục gay gắt và ảnh hưởng tiêu cực đến nhiều quốc gia, nhất là ở khu vực Châu Á. Tổ chức ASEAN với việc hoàn thành triển khai Tầm nhìn ASEAN 2025 góp phần quan trọng vào củng cố hoà bình, ổn định và phát triển trong khu vực. Chuyển dịch sang năng lượng tái tạo, năng lượng xanh sẽ là xu thế rõ nét hơn trong thời kỳ tới.

Cơ chế quản lý giá sẽ góp phần giải quyết hài hòa mối quan hệ giữa các thành phần kinh tế trong xã hội, phát huy đầy đủ vai trò của thị trường trong phân bổ các nguồn lực sản xuất, điều tiết sản xuất và lưu thông hàng hóa, điều tiết một số loại giá dịch vụ tác động xấu tới hoạt động của các thành phần kinh tế, tạo ra thị trường kinh doanh lành mạnh, bền vững cho sự pháp triển của hệ thống cảng biển Việt Nam nói riêng và nền kinh tế nói chung. Đồng thời, tiếp tục đổi mới, nâng cao hiệu quả quản lý kinh tế của nhà nước; tập trung vào nâng cao chất lượng xây dựng và thực thi luật pháp, chính sách, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch; đẩy mạnh cải cách hành chính; giữ ổn định kinh tế vĩ mô, kiến tạo phát triển.

Thực hiện nhất quán cơ chế giá trị thị trường với các hàng hóa, dịch vụ, kể cả giá các dịch vụ công cơ bản để bảo đảm cơ chế quản lý giá phù hợp với xu thế phát triển chung của đất nước. Từng bước thu hẹp giá do nhà nước quyết định đối với các loại dịch vụ phát triển lành mạnh, để đưa giá dịch vụ tại cảng biển về giá thị trường.

**CHƯƠNG 3.**

**Thực trạng kinh tế hàng hải thế giới và Việt Nam**

**I. Thực trạng kinh tế hàng hải thế giới và Việt Nam**

**1. Thực trạng kinh tế hàng hải thế giới**

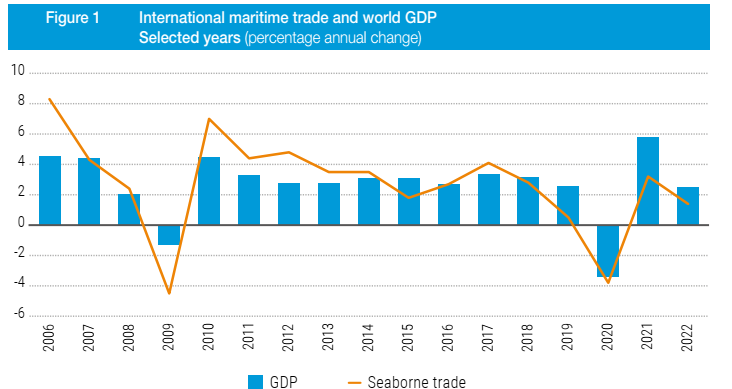
a) Thị trường hàng hải

Do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới và khu vực từ năm 2008 kéo dài, ngành vận tải biển thế giới trong suốt giai đoạn 2008 đến 2020 có dấu hiệu suy giảm. Trong giai đoạn thị trường phát triển “nóng” vào những năm 2005 - 2007, nguồn cung tàu tăng quá cao dẫn tới tình trạng mất cân bằng cung cầu nghiêm trọng khi thị trường rơi vào suy thoái kể từ cuối năm 2008 kéo theo giá cước giảm sâu tại tất cả các phân khúc tàu dầu, tàu hàng khô và tàu container.

Bước sang năm 2020, khi đại dịch Covid-19 bắt đầu bùng phát tại Trung Quốc và lan rộng trên toàn cầu, thị trường hàng hải vốn đang diễn biến thiếu tích cực lại tiếp tục bị ảnh hưởng, thị trường sụt giảm 3,8% sản lượng vận chuyển trong năm 2020. Tuy nhiên, đến năm 2021, thị trường đã phục hồi trở lại với mức tăng trưởng là 3,2% và tổng khối lượng vận chuyển là 11 tỷ tấn, nhưng vẫn thấp hơn so với mức trước COVID-19, do thương mại vẫn bị cản trở bởi đại dịch kéo dài, một bế tắc chưa từng có ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng toàn cầu.

Đến năm 2022, Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD) dự báo tăng trưởng hàng hải ở mức vừa phải khoảng 1,4% và trong giai đoạn 2023-2027 mức trung bình hàng năm là 2,1%, tốc độ này chậm hơn so với mức trung bình 3,3% trong ba thập kỷ trước, trong đó phân khúc tăng trưởng nhanh nhất là vận tải container. Tốc độ tăng trưởng bình quân giảm là do hậu quả của dịch Covid-19 ảnh hưởng lên chuỗi cung ứng toàn cầu, nhiều cảng trên thế giới bị phong tỏa phòng dịch gây lên sự tắc nghẽn kéo dài. Đồng thời, do ảnh hưởng của cuộc chiến tranh quân sự, chiến tranh thương mại giữa các nước đẩy giá nhiên liệu và giá hàng hóa tăng cao, lạm phát và chi phí sinh hoạt gia tăng ảnh hưởng đến sức mua của người dân.

Biến động của thị trường vận tải thế giới:

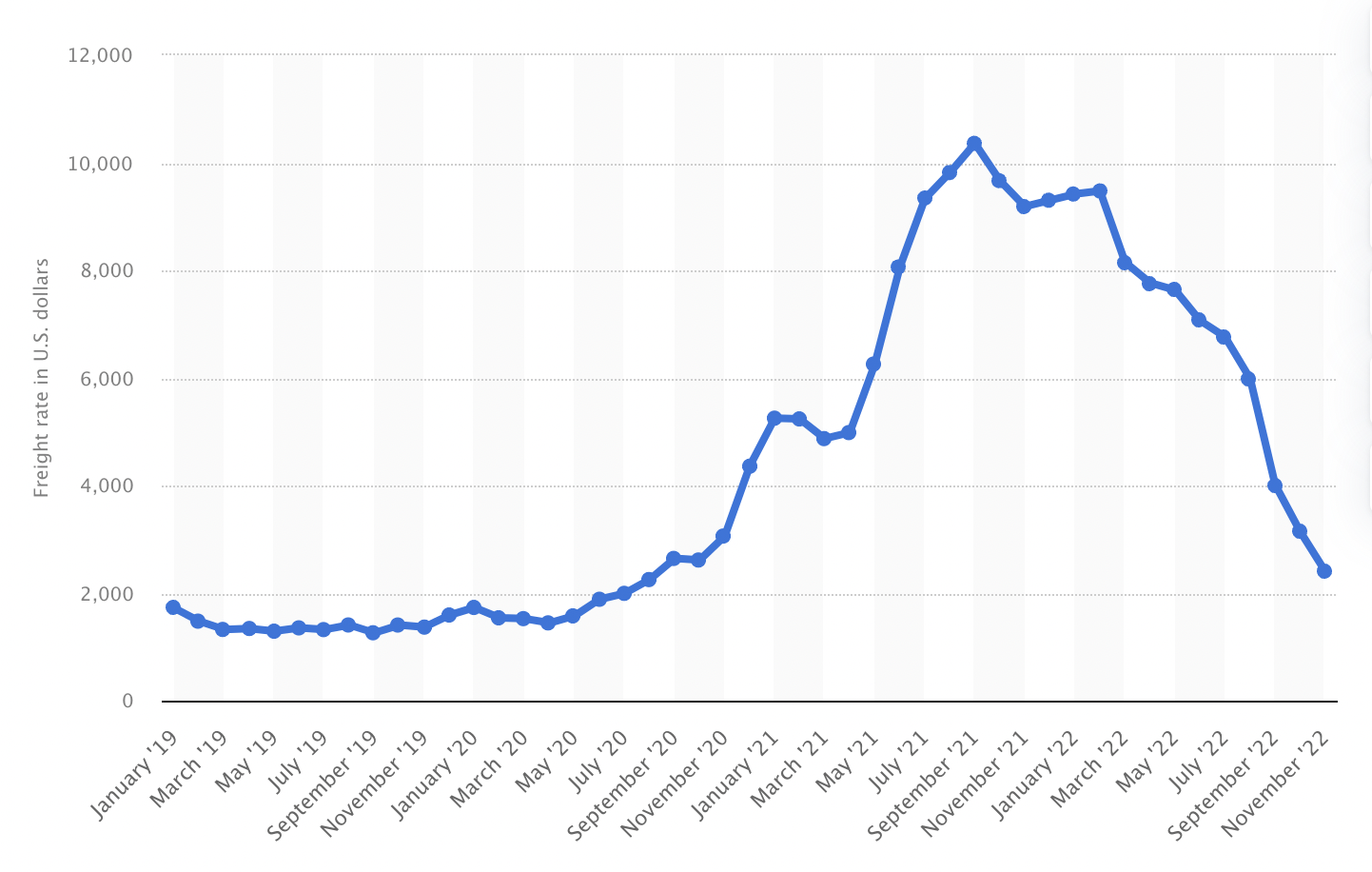


*(Nguồn: Theo báo cáo của UNCTAD)*

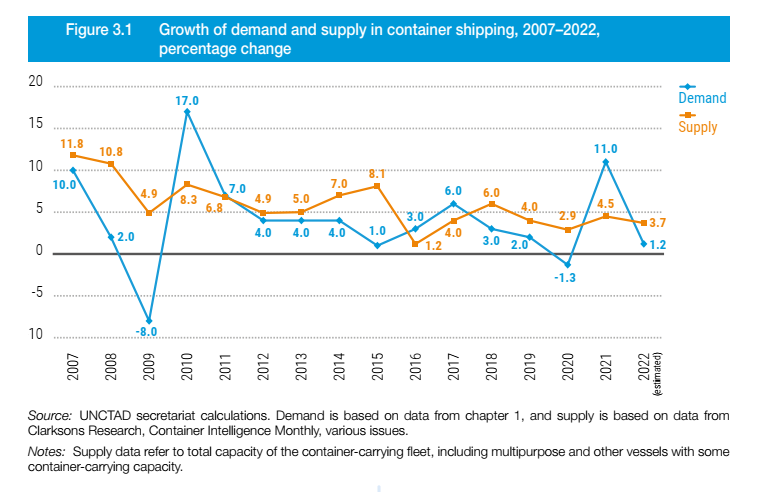
b) Giá cước vận tải

Cước vận tải container đạt mức cao lịch sử vào năm 2021: Tình trạng gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu liên tục do COVID-19 gây ra dẫn đến thiếu năng lực vận chuyển và container rỗng, cùng với đó là sự phục hồi về khối lượng thương mại đã đẩy giá cước vận tải container lên mức kỷ lục. Vào tháng 9 năm 2021, giá cước đã đạt đỉnh gấp 7-8 lần mức trước đại dịch. Giá cước vận tải container giao ngay tăng mạnh trên các tuyến đường chính, bao gồm cả các tuyến đến các khu vực đang phát triển. Ví dụ: vào năm 2019 trên tuyến ASEAN đến Châu Mỹ, giá mỗi TEU là khoảng $2.000 nhưng đến tháng 12 năm 2020 là $6.543 và đến tháng 12 năm 2021 đã đạt $10.196. Trong cùng khoảng thời gian, từ tháng 12 năm 2020 đến tháng 12 năm 2021, giá mỗi TEU trên tuyến Thượng Hải đến Nam Phi (Durban) tăng từ $2,521 lên $6,450 và trên tuyến Thượng Hải đến Tây Phi (Lagos) tăng từ $2,521 lên $7,452.

Về mặt hàng khác, chỉ số Baltic tăng 14 lần trong khoảng thời gian từ tháng 5/2020 đến tháng 10/ 2021. Giá thuê tàu LNG tăng 11 lần từ tháng 01/2019 đến tháng 12/ 2021. Thu nhập hàng ngày của tàu chở dầu tăng gấp 10 lần từ tháng 7/2019 đến tháng 4/2020. Giá thuê tàu container tăng gấp 9 lần từ tháng 6/2020 đến tháng 3/2022.



Mặc dù, các hãng vận tải cũng phải đối mặt với các khoản chi phí phát sinh do tình trạng tắc nghẽn cảng và giá nhiên liệu tăng cao, nhưng các hãng vận tải đã thu được lợi nhuận khủng vào năm 2021 do được hưởng lợi từ việc giá cước vận tải tăng mạnh dù vận chuyển khối lượng tương tự như năm trước. Ví dụ, từ năm 2020 đến 2021, hãng tàu Maersk chỉ tăng sản lượng 3,6% nhưng doanh thu tăng 56%, từ 39,7 tỷ USD lên 61,8 tỷ USD và lợi nhuận tăng 370%, từ 4,2 tỷ USD đến 19,7 tỷ USD. Tương tự, hãng vận tải biển CMA CGM, sản lượng chỉ thêm 5% nhưng doanh thu tăng 78%, lên 56 tỷ USD và lợi nhuận tăng hơn 400%, lên 19,6 tỷ USD. Hãng tàu Ocean Network Express (ONE), chỉ tăng sản lượng 0,4% nhưng đã tăng gấp đôi doanh thu lên 30 tỷ USD và tăng lợi nhuận từ 3,8 tỷ USD lên 17,2 tỷ USD.Đến đầu năm 2022, giá cước vận tải đã bắt đầu giảm trên một số tuyến và từ giữa năm giá cước đã giảm mạnh. Trong thời gian các tuần của tháng 8-9/2022, giá cước đã sự sụt giảm hai con số. Đến tháng 10/2022 giá cước đã giảm 80% so với thời kỳ đỉnh điểm (mức giá chỉ bằng 20% so với mức giá tại thời kỳ cao điểm). Tuy nhiên, vẫn cao hơn gấp 1,5 lần so với mức giá trước đại dịch. Giá cước vận tải dự báo có thể sẽ giảm hơn nữa khi thương mại bình thường hóa và các tàu đóng mới gia nhập thị trường. Giá cước dự báo sẽ tiếp tục bị tác động và thị trường vận tải sẽ được định hình bởi các quy định về môi trường, vào năm 2023, các biện pháp về sử dụng hiệu quả năng lượng (EEXI) và Chỉ số cường độ carbon (CII) của IMO sẽ có hiệu lực đối với tàu biển.



*(Nguồn: theo báo cáo của UNCTAD)*

c) Về đội tàu thế giới: Đầu năm 2022, tổng đội tàu trên thế giới là 102.900 chiếc từ 100 GT trở lên, tương đương 2,2 tỷ DWT, tăng 2,95% so với cùng kỳ năm trước, đây là tốc độ tăng trưởng ở mức trung bình cao so với nhiều năm trở lại đây. Trong đó, đội tàu tăng mạnh nhất là tàu chở dầu, khí hóa lỏng, tăng 8,15% do sự biến động về thị trường nhiên liệu toàn cầu, sau đó là mức tăng trưởng đội tàu container với 4,11%, các loại tàu khác là 3,9%. Về tuổi tàu trung bình của đội tàu thế giới là 21,9 tuổi, trong đó đội tàu chở hàng rời có tuổi trẻ nhất là 10 tuổi, tàu container là 11 tuổi.

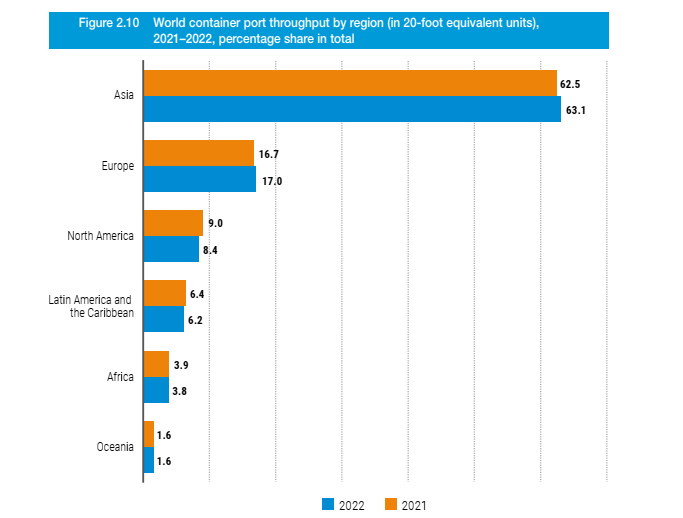
Về nhu cầu đóng mới: Trong năm 2020, do đại dịch nên hoạt động tàu biển bị thu hẹp, nhưng đến năm 2021 khi chuỗi cung ứng bị gián đoạn, cung tàu bị thiếu, đồng thời giá cước bắt đầu tăng mạnh nên các hãng vận tải bắt đầu tăng đặt đóng mới tàu, sản lượng đóng mới tàu được bàn giao tăng 5,2%, đạt 60 triệu GT. Lượng tàu đóng mới tăng nhiều nhất là các tàu trọng tải lớn, trong đó các đơn đặt hàng cho tàu container tăng 129% đạt mức cao kỷ lục, chủ yếu ở cỡ tàu từ 12.000 TEUs trở lên. Trong số tàu được đóng mới có khoảng 40% tàu sử dụng nhiên liệu thay thế.

d) Tình hình cảng biển và dịch vụ tại cảng biển

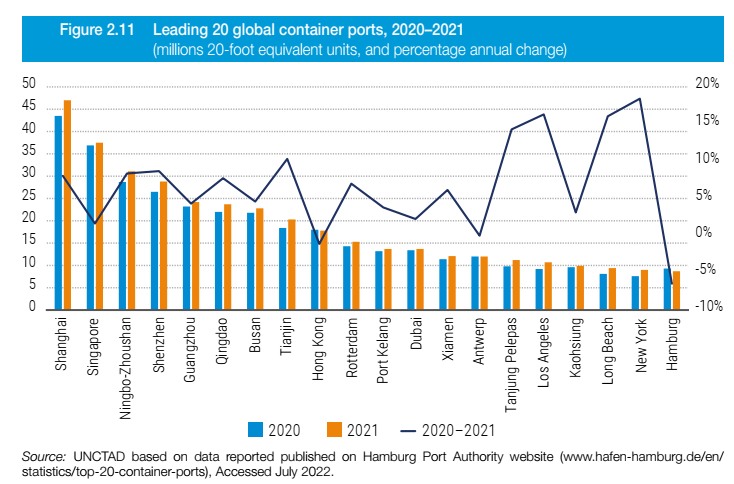
Kể từ ngày đại dịch bắt đầu, các cảng trên toàn thế giới đã phải đối mặt với tình trạng tắc nghẽn chưa từng có, ước tính từ tháng 9 đến tháng 12 năm 2021 đã loại bỏ khoảng 16% công suất vận chuyển của tàu container toàn cầu. Tỷ lệ container chờ tại cảng tăng từ 5% (thời điểm trước dịch) lên 37% (trong thời gian dịch), làm ảnh hưởng đến hoạt động của cảng. Trái với sự tăng trưởng của giá cước vận tải, giá dịch vụ bốc dỡ container trên thế giới không ghi nhận mức tăng đáng kể, ngoại trừ một số các phụ thu của hãng tàu như phụ thu tắc nghẽn cảng, phụ thu nhiên liệu.

Năm 2021, cảng container thế giới đạt tổng khối lượng thông qua 857 triệu TEUS, tăng 6,8%, so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, Châu Á tiếp tục đóng vai trò dẫn đầu, chiếm 62,5% sản lượng container thông qua toàn thế giới. Trong số 10 cảng có sản lượng hàng hóa thông qua lớn nhất thế giới có 9 cảng của Châu Á, dẫn đầu là Thượng Hải, Singapore và Ningbo-Zhoushan. Các thị trường khác có sản lượng tăng nhanh ở các cảng Bắc Mỹ là 14,4%, Châu Âu tăng 5% sản lượng container, Châu Phi tănd 9,5%.

- Sản lượng container thông qua trong các khu vực trên thế giới:

****

- Danh sách 20 cảng container có sản lượng thông qua lớn nhất thế giới:



*(Nguồn: Báo cáo của UNCTAD)*

**2. Thực trạng vận tải biển và đội tàu vận tải biển**

a) Đội tàu biển Việt Nam

Về đội tàu biển Việt Nam: tính đến tháng 12/2022, tổng số đội tàu biển Việt Nam là 1.477 tàu (giảm 17 tàu so với năm 2021) với tổng trọng tải khoảng 11,6 triệu DWT, tổng dung tích khoảng 7 triệu GT. Trong đó, đội tàu vận tải là 1.009 tàu với tổng trọng tải khoảng 10,7 triệu DWT, tổng dung tích khoảng 6,4 triệu GT; số lượng tàu hàng rời, tổng hợp có 709 tàu, chiếm tỷ trọng 70,3%; tàu chở dầu, hóa chất có 178 tàu chiếm 17,6%; tàu chuyên dụng khí hóa lỏng có 21 tàu chiếm 2,1%; đội tàu container có 43 tàu chiếm 4,3%; tàu chở khách có 58 tàu chiếm 5,7% đội tàu vận tải. Theo số liệu thống kê của Diễn đàn Thương mại và phát triển Liên Hiệp quốc (UNCTAD), đội tàu Việt Nam đứng thứ 3 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia) và thứ 27 trên thế giới.

Đội tàu vận tải biển Việt Nam có xu hướng giảm về tổng số lượng tàu nhưng tăng số lượng loại tàu có trọng tải lớn, tổng dung tích và trọng tải của đội tàu thay đổi theo chiều hướng đi lên. Số lượng tàu năm 2020 so với năm 2016 đã giảm trên 200 tàu, tương đương với mức giảm 17,2 %; so với giai đoạn 2010-2015, đội tàu vận tải của Việt Nam đã giảm trên 400 tàu; nhưng tổng dung tích và tổng trọng tải của đội tàu vận tải tăng trưởng trên 7%.

**Bảng 1: Đội tàu vận tải biển Việt Nam**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **Số lượng**  **(chiếc)** | **Mức tăng giảm số lượng (%)** | **Tổng trọng tải (DWT)** | **Mức tăng giảm trọng tải (%)** | **Tổng dung tích (GT)** | **Mức tăng giảm dung tích (%)** |
| 2016 | 1.267 |  | 7.588.447 |  | 4.602.861 |  |
| 2017 | 1.194 | -5,8 | 6.933.450 | -8,6 | 4.213.173 | -8,5 |
| 2018 | 1.147 | -3,9 | 7.101.152 | 2,4 | 4.150.596 | -1,5 |
| 2019 | 1.047 | -8,7 | 7.192.694 | 1,3 | 4.300.013 | 3,6 |
| 2020 | 1.049 | 0,2 | 8.045.815 | 11,9 | 4.787.224 | 11,3 |
| 2021 | 1.032 | -1,6 | 10.610.730 | 31,9 | 6.310.352 | 31,8 |

*(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)*

Tuổi tàu bình quân của đội tàu vận tải biển chuyên dụng của Việt Nam là 15,5 tuổi, trẻ hơn 5,4 tuổi so với tuổi tàu thế giới (21,9 tuổi, theo UNCTAD). Nhóm tàu có độ tuổi trung bình trẻ nhất là tàu chở khách (7,9 tuổi), nhóm tàu có độ tuổi cao nhất là tàu khí hóa lỏng (23,6 tuổi); nhóm tàu tàu container 17,7 tuổi và nhóm tàu dầu hóa chất 17,6 tuổi.

Từ năm 2020 đến nay, một số doanh nghiệp đầu tư tàu chuyên dụng vận tải khí hóa lỏng, tàu dầu thô trọng tải lớn (trên 100.000 DWT), có độ tuổi từ 15 đến 20 tuổi đề xuất treo cờ Việt Nam theo quy định tại khoản điểm c, khoản 1, Điều 7 của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP của Chính phủ quy định về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển. Điều này giúp làm tăng quy mô đội tàu trong nước, nhà nước cũng thu được một khoản thuế, phí từ việc nhập khẩu và đăng ký tàu biển. Việc đầu tư đội tàu chuyên dụng trọng tải lớn sẽ mở ra cơ hội tăng thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu biển Việt Nam.

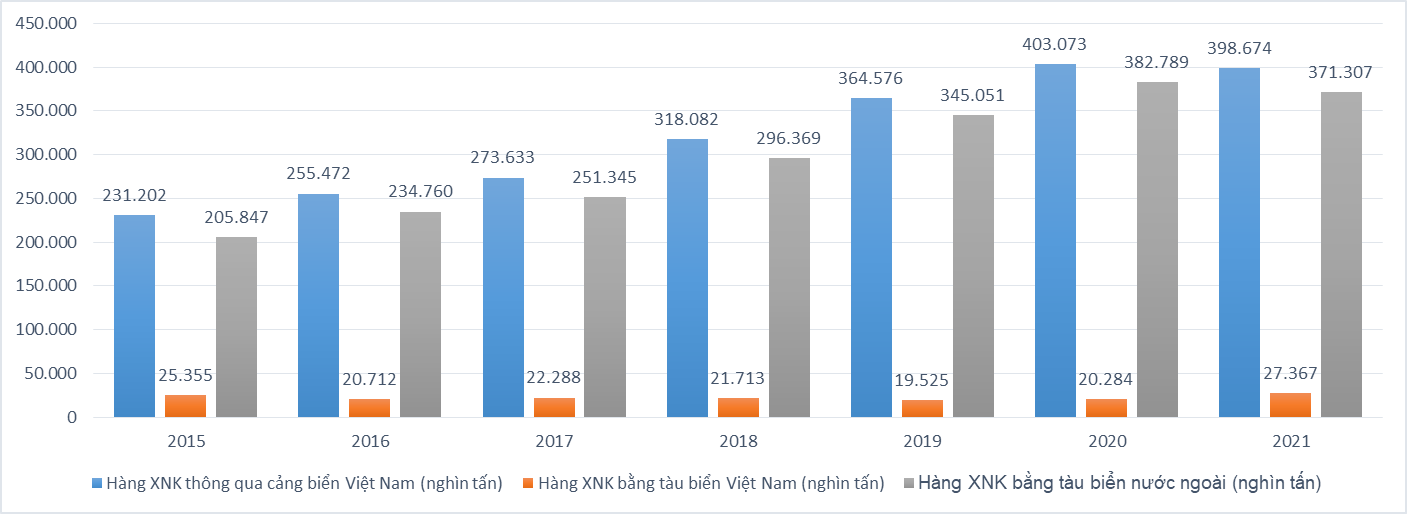
- Về thị phần vận tải:

So với các nước trong khu vực, Việt Nam là thị trường vận tải lớn với sản lượng vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng tăng, mặc dù ảnh hưởng của dịch Covid-19 tổng sản lượng hàng hóa theo tấn thông qua cảng biển Việt Nam vẫn có xu hướng tăng dần theo các năm, năm 2022, đạt 733 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2021. Trong đó, sản lượng hàng hóa container thông qua cảng biển Việt Nam cũng trên đà tăng trưởng, đạt trên 25,1 triệu TEUs tăng 5% so với cùng kỳ.

Về thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu, đội tàu biển nước ngoài ngày càng chiếm lĩnh thị trường vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam, đặc biệt là hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container, thị trường vận tải hàng XNK do đội tàu biển Việt Nam đảm nhậm giảm dần từ 11% năm 2015 xuống 8 % năm 2016 và 2017, 7% năm 2018, xuống 5% năm 2019 và 2020 và đạt 7% năm 2021. Hiện nay các hãng tàu container của Việt Nam chủ yếu hoạt động thị trường nội địa. Tuyến vận tải quốc tế container xa nhất của chủ tàu Việt Nam là đi Malaysia-Ấn độ của Công ty Vận tải biển VMIC, ngoài ra còn một số tuyến đi Hồng Kông, Singapore, Trung Quốc.

##### - Thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu

Biểu đồ 1: Thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua cảng biển Việt Nam



*(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam tổng hợp)*

Ngoài ra, toàn bộ đội tàu thuộc sở hữu của chủ tàu Việt Nam nhưng treo cờ nước ngoài chiếm khoảng 40% tấn trọng tải của đội tàu vận tải Việt Nam tham gia hoạt động vận tải quốc tế không được tính vào thị phần cho đội tàu biển Việt Nam.

Thị phần vận tải nội địa, đội tàu biển Việt Nam về cơ bản đã đảm nhận được 100% khối lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời. Đối với loại hàng đội tàu biển Việt Nam chưa đáp ứng được yêu cầu, Bộ GTVT đã cấp phép cho một số tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài thuộc sở hữu doanh nghiệp Việt Nam được vận tải nội địa ngắn hạn.

b) Đội tàu nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam

- Hiện tại, có khoảng gần 40 hãng tàu nước ngoài hoạt động vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu tại Việt Nam, đảm nhận trên 90% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Trong đó có mặt của hầu hết các hãng tàu lớn nhất triên thế giới như hãng tàu MSC, Maersk, CMA-CGM, COSCO, ONE, Hapag - Lloyd … Các hãng tàu nước ngoài vào hoạt động tại Việt Nam đều có đại diện tại Việt Nam dưới hình thức doanh nghiệp, với vốn 100% nước ngoài, thay mặt cho hãng tàu thực hiện hoạt động kinh doanh tại Việt Nam và làm đại lý theo hợp đồng. Các đại diện hãng tàu tại Việt Nam thay mặt cho hãng tàu thực hiện một số nội dung như sau: Tổ chức và thực hiện các công việc liên quan đến quá trình vận chuyển, giao nhận hàng hóa trên cơ sở hợp đồng vận chuyển bằng đường biển; Cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bao gồm các hoạt động: Chào bán dịch vụ vận tải hàng hóa; giao dịch với khách hàng, cung cấp thông tin về giá cả và các thông tin khách hàng yêu cầu; chuẩn bị tài liệu liên quan đến chứng từ vận tải; tổ chức thực hiện thủ tục liên quan cho tàu vào cảng hoặc tiếp nhận hàng khi có yêu cầu; Thực hiện dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hoá; Giải quyết các công việc khác theo ủy quyền.

***-*** Các hãng tàu hợp tác với nhau theo hình thức liên minh, hiện nay có 03 liên minh lớn nhất, chiếm khoảng 70-80% thị phần trên toàn cầu, đó là liên minh 2M (bao gồm hãng tàu Maersk và MSC), liên minh Ocean Alliance (bao gồm hãng tàu CMA- CGM, Evergreen, OOCL và COSCO Shipping) và T.H.E Alliance (bao gồm hãng tàu HMM, ONE, Yangming và Hapag - Lloyd). Các hãng tàu trong liên minh trao đổi thông tin về hàng hóa để thực hiện khai thác tàu đến và tàu đi, chia sẻ chỗ (địa điểm, thời điểm, thời gian bốc, dỡ hàng hóa). Sự liên minh vận tải mang lại hiệu quả kinh tế về cả quy mô và phạm vi. Nếu vận hành đơn lẻ sẽ kéo theo chi phí cố định tăng cao vượt quá khả năng tài chính của hãng tàu. Việc liên minh chia sẻ tàu sẽ giảm thiểu rủi ro và tăng hiêu quả sử dụng tàu, khuyến khích các hãng tàu đóng những tàu có trọng tải lớn hơn để tối ưu hóa hiệu quả khai thác và chia sẻ rủi ro. Các công ty trong liên minh không được chia sẻ thông tin về giá cước, các loại phụ phí và các vấn đề về kinh doanh do phải tuân thủ quy định của Luật Antil Trust Law (Luật chống độc quyền) của Châu Âu và Hoa Kỳ.

**3. Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam**

a) Về cơ sở hạ tầng

Trong những năm vừa qua, mặc dù kinh tế đất nước còn nhiều khó khăn, nhưng Chính phủ đã dành nguồn lực rất lớn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đã đưa năng lực cạnh tranh của Việt Nam lên đứng thứ 67/141 nước và là một trong những nước có điểm số và thứ hạng tăng cao nhất thế giới theo xếp hạng của Diễn đàn kinh tế thế giới năm 2019. Tại Nghị quyết số 105/NQ-CP ngày 19/11/2019 của Chính phủ về triển khai thực hiện kết luận của Bộ Chính trị về tình hình thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương khóa XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại đã đánh giá “Kết cấu hạ tầng trong nước đã có những bước tiến rõ rệt, nhiều dự án, công trình kết cấu hạ tầng được tập trung đầu tư, góp phần quan trọng thúc đẩy kinh tế - xã hội nước ta phát triển, củng cố quốc phòng, an ninh. Bước đầu đã huy động được nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng.

- Về hệ thống cảng biển: Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 về Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, theo đó hệ thống cảng biển Việt Nam được phân chia thành 05 nhóm cảng biển với 36 cảng biển. Trong đó: 02 cảng biển đặc biệt, 15 cảng biển loại I, 06 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III. Về tổng số bến 286 bến cảng/96 km bến (gấp hơn 4,5 lần năm 2000), với tổng lượng hàng hóa thông qua năm 2022 đạt 733 triệu tấn (gấp khoảng 8,5 lần năm 2000).

Theo Quyết định số 508/QĐ-BGTVT ngày 02/4/2021 của Bộ Giao thông vận tải công bố danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam, gồm 286 bến cảng thuộc 36 cảng biển. Tăng 08 bến cảng so với năm 2020 (công bố tại Quyết định số 761/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2020 của Bộ Giao thông vận tải, gồm 278 bến cảng thuộc 32 cảng biển) và tăng 41 bến cảng so với năm 2016 (công bố tại Quyết định số 1943/QĐ-BGTVT ngày 22/6/2016 của Bộ Giao thông vận tải, gồm 245 bến cảng thuộc 29 cảng biển). Trong 286 bến cảng, chỉ có duy nhất một bến chuyên dùng cho tàu khách quốc tế (cảng biển Quảng Ninh), với 17 bến cảng chuyên dụng container còn lại là các bến cảng hàng tổng hợp, xăng dầu, khí hóa lỏng, chuyên dùng khác, đặc biệt là bến cảng tổng hợp chiếm đa số.

Các doanh nghiệp đầu tư, kinh doanh khai thác cảng hiện nay rất đa dạng, thuộc mọi thành phần kinh tế, với nguồn vốn tư nhân, liên doanh, nhà nước, trong đó một số cảng có nguồn vốn nhà nước vẫn chiếm thị phần lớn như các cảng thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn.

Quy định về kinh doanh khai thác cảng biển thực hiện theo quy định tại Nghị định số 37/2017/NĐ-CP ngày 4/4/2017 về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển và Nghị định số 147/2018/NĐ-CP ngày 24/10/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải. Doanh nghiệp cảng chỉ được kinh doanh khai thác cảng biển khi đã được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển theo quy định tại Nghị định này. Doanh nghiệp cảng phải được thành lập theo quy định tại của pháp luật về doanh nghiệp và phải đáp ứng các điều kiện về tổ chức bộ máy, nhân lực; điều kiện cơ sở vật chất, trang thiết bị; điều kiện về bảo vệ môi trường.

Bảng tổng hợp năng lực hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

| TT | Thông số | Đơn vị | Nhóm 1 | Nhóm 2 | Nhóm 3 | Nhóm 4 | Nhóm 5 | Nhóm 6 | Tổng |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Số lượng bến cảng | Bến cảng | 68 | 20 | 25 | 29 | 107 | 37 | 286 |
| 2 | Số lượng cầu cảng | Cầu cảng | 127 | 58 | 55 | 61 | 218 | 69 | 588 |
| a | Tổng hợp, container | Cầu cảng | 72 | 27 | 30 | 30 | 91 | 37 | 287 |
| b | Chuyên dùng | Cầu bến | 55 | 31 | 25 | 31 | 127 | 32 | 301 |
|  | Chiều dài | m | *19.693* | *10.962* | *10.168* | *10.453* | *37.357* | *7.642* | *96.275* |

*(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam tổng hợp)*

Theo công bố của Tạp chí Lloyd’d, ba cảng container của Việt Nam lọt vào top 50 cảng có sản lượng container thông qua lớn nhất thế giới, đó là cảng TP.HCM, Hải Phòng và Cái Mép Thị Vải. Cụ thể: cảng TP HCM đứng thứ 22, cảng Hải Phòng đứng thứ 28, cảng Cái Mép Thị Vải đứng thứ 32. Hàng hóa thông qua các cảng biển, đặc biệt các cảng biển phát triển mới như Bà Rịa - Vũng Tàu được các tạp chí hàng hải quốc tế đánh giá có mức tăng trưởng cao nhất thế giới trong những năm gần đây. Điều này cho thấy dịch vụ cảng biển tại Việt Nam ngày càng được cải thiện nâng cao hiệu quả thông qua hàng hóa và hỗ trợ cho hoạt động vận tải biển, đặc biệt là vận tải biển quốc tế.

- Về luồng hàng hải: hiện nay có 46 luồng hàng hải công cộng với tổng chiều dài là 1.105 km và 34 luồng hàng hải chuyên dùng, chiều dài 173,2 km. Các luồng hàng hải được đầu tư hệ thống báo hiệu đồng bộ theo tiêu chuẩn, góp phần hỗ trợ cho tàu thuyền hành hải an toàn.

- Về hệ thống đê chắn sóng, chắn cát: hiện nay có 12 đê, kè với chiều dài khoảng 34,2 km tại một số cảng: Lạch Huyện, Nghi Sơn, Vũng Áng, Cửa Lò, Chân Mây, Tiên Sa, Dung Quất, luồng cho tàu biển lớn vào sông Hậu,...

- Về hệ thống trợ giúp hàng hải:

+ Hệ thống đèn biển: gồm 94 đèn biển tại các đảo, cửa vũng vịnh trải dài từ Quảng Ninh đến Kiên Giang (25 đèn cấp I, 29 đèn cấp II và 40 đèn biển cấp III), trong đó 10 đèn ở quần đảo Trường Sa, tầm hiệu lực của đèn lên đến 20 - 25 hải lý bảo đảm hỗ trợ cho tàu thuyền hành hải an toàn. Ngoài ra, do hệ thống đèn biển đều được xây dựng tại những vị trí trọng yếu, đảo tiền tiêu, cửa biển nên có vai trò quan trọng đối với an ninh quốc gia, chủ quyền và biên giới biển.

+ Hệ thống đài thông tin duyên hải: gồm 32 đài thông tin duyên hải trải dài từ Móng Cái đến Hà Tiên phục vụ cung cấp thông tin về thời tiết, tình hình an toàn, an ninh hàng hải, trực ca, xử lý các tình huống khẩn cấp. Hệ thống LRIT của Việt Nam đã đáp ứng được yêu cầu về sử dụng thông tin LRIT nhằm nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý, giám sát vị trí của các tàu thuyền mang cờ quốc gia, phục vụ công tác quản lý chuyên ngành hàng hải, công tác an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và đặc biệt là hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển,...

+ Hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS): đã được đầu tư tại các cảng biển lớn như: Hải Phòng, Sài Gòn - Vũng Tàu, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nghi Sơn - Thanh Hóa, Cửa Lò - Nghệ An, An Giang và một số khu vực cảng biển khác đang hoàn thiện để đưa vào khai thác, đã hỗ trợ tốt cho công tác giám sát, quản lý hoạt động hàng hải trong vùng nước cảng biển.

b) Về sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển:

Hệ thống cảng biển Việt Nam đáp ứng được 100% nhu cầu sản lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam ra các thị trường lớn trên thế giới và 100% sản lượng hàng hóa được vận tải nội địa. Hiện nay đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam, thu hút được gần 40 hãng tàu nước ngoài ra vào hoạt động. Sản lượng hàng hóa thông qua đạt tốc độ tăng trưởng cao và ổn định trong nhiều năm, cụ thể như sau:

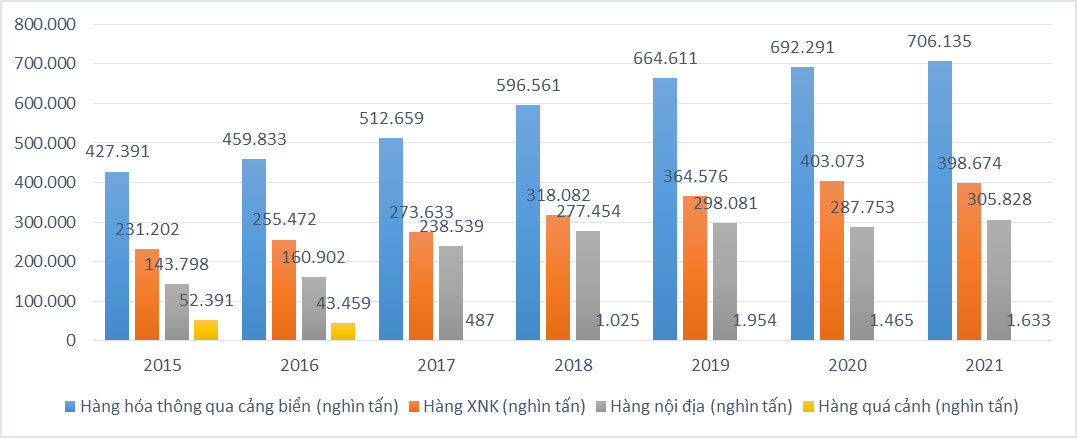
Năm 2015, sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển đạt 427,4 triệu tấn tăng 15% so với cùng kỳ năm 2013; Năm 2016 đạt 459,8 triệu tấn tăng 8% so với năm 2015; năm 2017 đạt 512,7 triệu tấn, tăng 11% so với năm 2016, trong đó hàng container đạt 16,487 triệu Teus, tăng 27% so với năm 2016. Năm 2018 đạt 596,56 triệu tấn tăng 16%, trong đó hàng container đạt 18,17 triệu teus tăng 10% so với cùng kỳ năm 2017; Năm 2019 đạt 664,6 triệu tấn tăng 11%, trong đó hàng container đạt 19,634 triệu Teus tăng 8% so với cùng kỳ năm 2018.

Tuy nhiên, kể từ năm 2020 do ảnh hưởng của dịch Covid - 19 kéo dài làm cho tốc độ tăng trưởng hàng hóa thông qua giảm còn 4% so với cùng kỳ, trong đó hàng container vẫn đạt mức tăng trưởng khá tốt là 14% so với cùng kỳ. Trong năm 2021, tổng khối lượng hàng hóa thông qua đạt 706,1 triệu tấn, tăng 2% so với năm 2020; hàng xuất khẩu đạt 184,5 triệu tấn, tăng 4% với năm 2020; hàng nội địa đạt 302,9 triệu tấn, tăng 5% so với năm 2020. Trong đó, khối lượng hàng container ước đạt 23,9 triệu TEUs, tăng 6% so với năm 2020. Trong năm 2022, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 733,181 triệu tấn, tăng 4% so với cùng kỳ năm 2021, trong đó: Hàng xuất khẩu đạt 179,072 triệu tấn, giảm 3% so với cùng kỳ năm 2021. Hàng nhập khẩu đạt 209,259 triệu tấn, giảm 2% so với cùng kỳ năm 2021. Hàng nội địa đạt 342,793 triệu tấn tăng 12% so với cùng kỳ năm 2021. Hàng quá cảnh bốc dỡ ước đạt 2,057 nghìn tấn. Hàng container thông qua cảng biển trong năm 2022 đạt 25,1 triệu TEUs, tăng 5% so với cùng kỳ, trong đó, hàng xuất khẩu đạt 8,292 triệu TEUs, tăng 5% so với cùng kỳ, hàng nhập khẩu đạt 8,584 triệu TEUs, tăng 8% so với cùng kỳ, hàng nội địa ước đạt 8,217 triệu TEUs, tăng 1% với cùng kỳ năm trước.

Tổng hợp khối lượng hàng hóa qua cảng biển (đơn vị: Triệu tấn):

| Nhóm cảng | Năm 2016 | Năm 2017 | Năm 2018 | Năm 2019 | Năm 2020 | Năm 2021 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nhóm 1 | 138,57 | 139,12 | 165,59 | 183,96 | 196,21 | 199,06 |
| Nhóm 2 | 22,46 | 36,77 | 60,60 | 75,65 | 84,17 | 88,39 |
| Nhóm 3 | 34,11 | 34,60 | 41,67 | 46,81 | 54,17 | 66,37 |
| Nhóm 4 | 30,70 | 27,14 | 29,68 | 34,27 | 36,01 | 33,12 |
| Nhóm 5 | 177,22 | 255,44 | 280,29 | 301,65 | 298,82 | 298,36 |
| Nhóm 6 | 13,33 | 19,11 | 18,73 | 22,28 | 22,91 | 20,84 |
| Tổng | 416,37 | 512,17 | 596,56 | 664,61 | 692,29 | 706,14 |

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam:



|  |
| --- |
| Sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam:    *(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam tổng hợp)* |

c) Về tuyến vận tải container

Việt Nam đã hình thành được các tuyến vận tải container biển xa đi Mỹ và Châu Âu, Châu Á, đáp ứng được toàn bộ hàng hóa xuất nhập khẩu container trực tiếp mà không phải thông qua nước thứ ba, tiết kiệm được chi phí vận tải và thời gian của khách hàng, cụ thể:

- Tuyến vận tải đi Châu Mỹ: 25 tuyến vận tải, tập trung ở hai cụm cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải

- Tuyến vận tải đi Châu Âu: 03 tuyến, tập trung ở hai cụm cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải

- Trên 100 tuyến vận tải nội Á, tập trung vào các cụm cảng số 1 (Hải Phòng, Quảng Ninh), số 3 (Đà Nẵng, Quy Nhơn, Quang Nam) và số 4 (TP Hồ Chí Minh, Vũng Tàu)

Với khối lượng hiện tại, Việt Nam là một trong 3 nước có sản lượng hàng hóa thông qua và tuyến vận tải lớn nhất trong khu vực (cùng với Malaysia và Singapore).

- Về khả năng tiếp nhận tàu: Hệ thống cảng biển Việt Nam đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam tiếp nhận thành công tàu công-ten-nơ đến 132.000 DWT tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), tàu đến 214.000 DWT tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Các bến chuyên dùng quy mô lớn gắn với các khu công nghiệp, liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện than tiếp nhận tàu đến 200.000 DWT, hàng lỏng đến 150.000 DWT (tàu xuất sản phẩm), dầu thô đến 320.000 DWT (tại bến phao cảng Nghi Sơn), về cơ bản quy mô và chất lượng hệ thống cảng biển Việt Nam đã đạt được các mục tiêu theo quy hoạch đến năm 2020.

Đánh giá chung:

Trong giai đoạn qua, chính sách mở về đầu tư đã giúp cho hệ thống cơ sở hạ tầng cảng biển ngày càng phát triển quy mô hiện đại, đã thu hút được nhiều nhà đầu tư khai thác cảng chuyên nghiệp và các hãng tàu lớn của thế giới tham gia đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển tại Việt Nam như: Tập đoàn DP World - UAE (nhà khai thác cảng số 5 thế giới) tham gia đầu tư, khai thác bến cảng SPCT - TP. Hồ Chí Minh; Tập đoàn SSA Marine - Mỹ (nhà khai thác cảng thứ 9 thế giới) đầu tư khai thác bến cảng CICT tại tỉnh Quảng Ninh và bến cảng SSIT tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; Tập đoàn PSA - Singapore (nhà khai thác cảng số 3 thế giới) đầu tư, khai thác bến cảng SP-PSA tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; Tập đoàn APMT - Đan Mạch (nhà khai thác cảng số 2 thế giới) đầu tư khai thác Cảng CMIT tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; Tập đoàn Hutchison Port Holding - Hồng Kông (nhà khai thác cảng biển số 1 thế giới) đầu tư bến cảng SITV tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Các hãng tàu Mitsui O.S.K line (Nhật Bản), Wanhai Lines (Đài Loan) đầu tư, khai thác bến cảng container quốc tế Tân Cảng - Cái Mép; hãng tàu MOL, NYK đầu tư bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng)… cùng một số nhà khai thác cảng trong nước như Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã mang đến những dịch vụ cảng biển tốt nhất, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và sức cạnh tranh của cảng biển Việt Nam. Theo thống kê của Hiệp hội doanh nghiệp Hoa Kỳ, sản lượng hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển của Việt Nam sang thị trưởng Mỹ đứng thứ 2 trong khu vực Châu Á (chỉ sau Trung Quốc) (đạt 1,9 triệu TEUs năm 2020 và 1,14 triệu TEUs trong 6 tháng đầu năm 2021). Đây là cơ sở quan trọng, khẳng định năng lực cảng biển Việt Nam, tạo tiền đề để các hãng tàu sử dụng cảng biển Việt Nam làm mắt xích quan trọng trong chuỗi hải trình toàn cầu.

d) Thực trạng tại một số nhóm cảng biển

d1) Nhóm cảng biển số 1:

Bao gồm các bến cảng trung tâm khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh với số lượng bến cảng là 68, số lượng cầu cảng 127, chiều dài khoảng 20.000m. Cảng Hải Phòng đã hình thành cụm cảng container lớn nhất khu vực miền Bắc như: cảng Lạch Huyện, bến cảng Đình Vũ. Một số bến cảng cơ bản thuộc khu vực sông Cấm (Chùa vẽ, Green port, Nam Hải, Transvina) được trang bị thiết bị hiện đại công suất tương đối lớn, đáp ứng nhu cầu hàng hóa thông qua cho cả khu vực. Năng lực và tổ chức khai thác cảng đã được cải thiện đáng kể tại các khu bến cảng mới. Công suất xếp dỡ container tăng ấn tượng (từ 500-800 Teus lên 1000-1200 Teus trên mét dài bến). Điều này cho thấy nhiều cảng đã chú ý đầu tư chiều sâu, đặc biệt là công nghệ thiết bị khai thác cảng nhất là đối với các bến container (như cảng Lạch Huyện, Đình Vũ, Cái Lân).

Khu bến Lạch Huyện chủ yếu làm hàng container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa (Châu Mỹ); tiếp nhận được tàu trọng tải đến 140.000 tấn, sức chở 8.000 TEUs; có khả năng kết hợp làm hàng trung chuyển quốc tế; cơ sở hạ tầng, công nghệ bốc xếp, quản lý khai thác đồng bộ, hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế; có đầu mối logistics trong khu công nghiệp dịch vụ liền kề phía sau.

Khu bến Đình Vũ là khu bến cảng tổng hợp, container trên tuyến biển nội Á, có bến chuyên dùng, tiếp nhận tàu trọng tải đến 20.000 tấn và các tàu có trọng tải lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện hành hải; Khu bến sông Cấm là bến cảng tổng hợp địa phương, cho tàu trọng tải từ 5.000 đến 10.000 tấn và các tàu trọng tải lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện hành hải; không phát triển mở rộng, từng bước di dời, chuyển đổi công năng các bến nằm trong nội thành;

Khu bến Cái Lân (Quảng Ninh) chủ yếu làm hàng tổng hợp, container cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEUs. Khu bến Cẩm Phả là khu bến cảng chuyên dùng, có bến làm hàng tổng hợp, container, tiếp nhận tàu trọng tải từ 50.000 đến 70.000 tấn tại cầu bến, 100.000 tấn tại khu chuyển tải. Khu vực cảng Quảng Ninh đã xây dựng đồng bộ bến hành khách đường biển đầu mối cho khu vực Quảng Ninh, Hải Phòng, tiếp nhận được tàu khách du lịch quốc tế đến 100.000 GT và lớn hơn tại khu vực Hòn Gai.

Tuy nhiên, bên cạnh mặt tích cực, khu vực cảng biển Nhóm 1 còn một số hạn chế như có nhiều doanh nghiệp sở hữu khai thác cảng, các bến cảng được chia nhỏ lẻ, một số cảng biển nằm sâu trong sông, nhiều cảng có cơ sở hạ tầng trang thiết bị đã cũ, tạo ra sự chênh lệch về chất lượng dịch vụ và cạnh tranh không lành mạnh về giá dịch vụ tại khu vực, dẫn đến hình thành mức giá dịch vụ bốc dỡ tại khu vực này thấp nhất cả nước.

d2) Nhóm cảng biển số 2:

Trong những năm gần đây, khu vực cảng biển nhóm 2 có sự phát triển mạnh mẽ, gắn với các khu vực kinh tế trong điểm như tỉnh Nghệ An, Thanh Hoá. Các bến cảng mới được xây dựng mới với trang thiết bị được đầu tư khá đồng bộ, hiện đại như bến Cảng gang thép Nghi Sơn, Bến số 5 cảng Cửa Lò, đón được tàu có trọng tải lên tới 50.000 DWT. Khu bến Sơn Dương là khu bến cảng chuyên dùng cho liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu và công nghiệp nặng khác; tiếp nhận được tàu trọng tải đến 300.000 tấn chở dầu thô (bến phao cảng Nghi Sơn), tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn xuất sản phẩm và hàng khác phục vụ trực tiếp các cơ sở công nghiệp tại đây. Đặc biệt, khu bến neo khu vực cảng Nghi Sơn Thanh Hóa đã tiếp nhận được tàu vận tải dầu đến 300.000 DWT ra vào làm hàng.

Từ tháng 5/2019, chuyến tàu đầu tiên thuộc tuyến dịch vụ vận tải container Haiphong China Express của hãng CNC thuộc Tập đoàn CMA CGM - Tập đoàn vận chuyển container lớn thứ 3 thế giới và đứng đầu nước Pháp đã cập cảng Nghi Sơn, Thanh Hóa. Sự kiện này đánh dấu việc mở ra tuyến dịch vụ vận tải container quốc tế đầu tiên tới khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa, đồng thời cũng là tuyến vận tải container quốc tế đầu tiên đến khu vực Bắc Miền Trung. Tuy nhiên, đến nay mặc dù các tỉnh thành đã có nhiều chính sách khuyến khích, hỗ trợ hãng tàu mở tuyến container (đặc biệt tuyến quốc tế), nhưng việc mở tuyến và duy trì tuyến vận tải container quốc tế chưa có sự tăng trưởng ổn định do nguồn hàng xuất nhập khẩu còn thấp.

d3) Nhóm cảng biển số 3:

Hệ thống cảng biển chính của nhóm 3 là cảng biển Đà Nẵng, Dung Quất, Quảng Nam, Quy Nhơn, các bến đã được trang bị thiết bị hiện đại công suất tương đối lớn, đáp ứng nhu cầu hàng hóa thông qua của cả khu vực. Tuy nhiên, còn lại nhiều bến các bến thuộc nhóm cảng Trung Trung Bộ quy mô còn nhỏ, chủ yếu phục vụ vận tải hàng hoá đáp ứng nhu cầu cho địa phương và các vùng lân cận.

Khu bến Tiên Sa là khu bến cảng tổng hợp, container phục vụ thành phố Đà Nẵng, một phần Bắc Tây Nguyên và hàng quá cảnh của Lào, Đông Bắc Thái Lan, tiếp nhận tàu trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEU, tàu khách du lịch quốc tế 100.000 GT và lớn hơn; Khu bến Quy Nhơn - Thị Nại là khu bến tổng hợp, container cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 30.000 tấn, có bến chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 5.000 đến 7.000 tấn.

d4) Nhóm cảng biển số 4:

Đây là nhóm cảng biển phát triển nhất cả nước, tập trung là nhóm cảng biển khu vực TP Hồ Chí Minh và khu vực Cái Mép Thị Vải (Vũng Tàu) với hơn 100 bến cảng và 220 cầu cảng, chiều dài gần 40.000m. Nhiều cảng được đầu tư với quy mô đồng bộ, hiện đại trang thiết bị xếp dỡ năng suất cao, năng suất xếp dỡ đạt tiêu chuẩn cấp khu vực và quốc tế, thời gian giải phóng tàu nhanh. Bến cảng Cát Lái (TP HCM) là khu cảng tập trung khối lượng container thông qua lớn nhất trên cả nước, tiếp nhận tàu trọng tải từ 20.000 đến 30.000 tấn hoặc lớn hơn (giảm tải), chủ yếu vận tải đi các tuyến Châu Á. Khu cảng Cái Mép - Thị Vải là bến cảng nước sâu lớn nhất cả nước, có thể đón được tàu có trọng tải lớn nhất thế giới vào làm hàng, tàu trọng tải 240.000 DWT. Tăng trưởng hàng hóa container qua khu vực Cái Mép Thị Vải trong 3 năm gần đây (2018, 2019, 2020) luôn ở mức cao từ 16, 18 và 20%. Về tuyến tàu đến năm 2022, khu vực cảng Cái Mép đã thiết lập được 22 tuyến đi Châu Mỹ, 2 tuyến đi Châu Âu và 10 tuyến đi nội Á, tăng khoảng 3 lần so với năm 2013 (năm 2018 có 8 tuyến đi Châu Mỹ và Châu Âu). Với việc phát triển các tuyến tàu, mở rộng thị trường đã thu hút hàng hóa thông qua cảng, chỉ riêng hàng xuất nhập khẩu qua cảng năm 2021 đã đạt 4,59 triệu TEUs gấp 2,3 lần so với 5 năm trước đây (năm 2016 là 1,96 triệu TEUs) và vượt chỉ tiêu đề ra cho năm 2020 khoảng 3,3 triệu TEUs. Từ đầu năm 2021, Cảng Gemalink đưa vào khai thác đã nâng tầm vóc và chất lượng của khu vực Cái Mép, do cảng có vị trí thuận lợi và được đầu tư sau, cảng có bến sà lan chuyên dụng, thu hút được nhiều tàu lớn đi tuyến xa và đạt được sản lượng cao trong thời gian ngắn.Cảng hiện đang hoàn tất giai đoạn 400 m cầu còn lại để đạt được năng lực thông qua 2,5 triệu TEU/năm theo thiết kế.

d5) Nhóm cảng biển số 5:

Nhóm cảng biển số 5 tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long, việc đầu phát triển cảng và thiết bị xếp dỡ cảng biển trong nhóm còn hạn chế. Chỉ có bến cảng Cái Cui, Bến cảng Tân Cảng Cái Cui với sự tham gia của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam và Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn được đầu tư trang thiết bị tương đối hiện đại. Ngoài ra, việc khai thác cảng cũng còn nhiều hạn chế do tuyến luồng vào cảng thường xuyên bị bồi lắng, ảnh hưởng đến tàu thuyền ra vào cảng. Trong năm 2022, tuyến luồng vào cảng đạt được duy tu nạo vét đạt độ sâu 6 m, đã thu hút được hãng tàu mở tuyến vận tải container nội địa trở lại. Đây là khu vực còn nhiều tiềm năng phát triển cảng biển và tăng sản lượng hàng hóa thông qua. Do khu vực đồng bằng Sông Cửu Long tập trung lượng hàng hóa là nông sản, lương thực, hải sản lớn nhất cả nước. Khi nhóm cảng biển số 5 hoạt động hiệu quả, tàu thuyền vận tải hàng hóa thông qua trực tiếp mà không phải chuyển tải qua cảng TP Hồ Chí Minh, tiết kiệm thời gian chi phí cho doanh nghiệp, đồng thời giảm tải cho bến cảng khu vực TP HCM.

\* Nhận xét chung:

Hầu hết các cảng biển của Việt Nam đã phát triển với quy mô và chất lượng dịch vụ đáp ứng được nhu cầu thông qua hàng hóa xuất nhập khẩu và nội địa trong cả nước. Hệ thống cảng xây dựng gắn liền với các trung tâm, các vùng kinh tế lớn của khu vực, tạo động lực phát triển toàn vùng. Nhiều bến cảng đầu tư mới với quy mô hiện đại cho phép tiếp nhận tàu trọng tải lớn và đã thu hút được các hàng tàu lớn nhất trên thế giới ra vào làm hàng. Đây là cơ sở quan trọng, khẳng định năng lực cảng biển Việt Nam là mắt xích quan trọng trong chuỗi hải trình toàn cầu.

|  |  |
| --- | --- |
| http://hict.net.vn/tin-tuc/Pictures/B%c3%b9i%20Quang%20Huy%20-%20PG%c4%90%20HICT/_w/f3a34a9600f8f9a6a0e9_jpg.jpg  Cảng Lạch Huyện | Cảng biển Việt Nam - Triển vọng phát triển  Cảng Tiên Sa |
| Cảng Cái Mép | Tân Cảng Cái Cui lần đầu tiếp nhận tàu quốc tế  Cảng Cái Cui |

e) Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng hải

Việt Nam có lợi thế về địa chính trị, nằm trên đường hàng hải quan trọng của thế giới chiếm khoảng 85% vận chuyển hàng hóa Đông Tây, nối liền Trung Quốc lục địa với các nước ASEAN. Hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển chủ yếu bằng đường biển chiếm khoảng 85-90%. Việt Nam có mạng lưới đường bộ, đường không và đường sắt nối liền các nước trong khu vực tiểu vùng sông Mê Kông, ASEAN và Châu Âu. Năm 2020, Việt Nam đã có quan hệ chính thức với 189/193 quốc gia; đã ký 15 hiệp định FTA (năm 2020 phê chuẩn và triển khai có hiệu quả Hiệp định EVFTA; tham gia ký Hiệp định Đối tác Kinh tế toàn diện khu vực (RCEP) và ký FTA Việt Nam - Anh), đang đàm phán hai FTA... Đặc biệt, năm 2020, Việt Nam được coi là một trong 16 nền kinh tế mới nổi thành công nhất thế giới và phục hồi kinh tế nhanh hình chữ V. Việc ký kết các Hiệp định, giảm thuế quan mức tối đa và các chính sách tạo thuận lợi thương mại sẽ thúc đẩy mạnh mẽ hàng hóa xuất nhập khẩu, sản xuất và đầu tư, qua đó tạo tiền đề tăng hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua cảng biển, kích thích sự phát triển của hệ thống cảng biển và dịch vụ hàng hải phát triển nhanh chóng. Đặc biệt, Hiệp định châu Âu - Việt Nam (EVFTA), sau hơn một năm ký kết, hàng hóa từ Việt Nam sang Châu Âu tăng 18% và dự kiến sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh vào những năm tiếp theo.

Hoạt động hàng hải của quốc gia không chỉ giới hạn trong lãnh thổ của nước mà phải hội nhập với cộng đồng hàng hải thế giới. Tiềm năng kinh tế hàng hải của một quốc gia không thể phát huy hiệu quả nếu các điều ước, tập quán, thông lệ và những quan hệ hợp tác song phương, đa phương liên quan đến hoạt động hàng hải không được vận dụng hay thiết lập phù hợp với điều kiện của nước mình. Thực tiễn cho thấy, phát triển để hội nhập và hội nhập để phát triển là những yếu tố khách quan không thể thiếu đối với hoạt động hàng hải của các quốc gia. Hơn nữa, hoạt động của các thành phần kinh tế hàng hải muốn phát triển cũng không thể bỏ qua việc vận dụng các chế định về hội nhập quốc tế do pháp luật của nước mình quy định.

##### Việt Nam đã thu hút được gần 40 hãng tàu nước ngoài, trong đó có các hãng tàu lớn nhất trên thế giới, đảm nhận trên 90% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, thu hút được các nhà đầu tư khai thác cảng biển lớn, chuyên nghiệp trên thế giới đầu tư khai thác cảng ở Việt Nam. Ngoài ra, còn có khoảng 25 công ty giao nhận lớn nhất và công ty logistics lớn nhất toàn cầu theo doanh thu đều có hoạt động tại Việt Nam như DHL, FedEx, UPS, Damco, Schenker, Nippon Express, Kintetsu World Express, CJ Logistics, Logwin.

**III. Hệ thống dịch vụ tại cảng biển**

Gắn liền với sự phát triển về cơ sở hạ tầng cảng biển là hệ thống dịch vụ được cung cấp tại cảng biển bởi các doanh nghiệp khai thác cảng biển và các doanh nghiệp khác. Hiện tại chưa có văn bản quy phạm pháp luật quy định danh mục dịch vụ tại cảng biển có bao nhiêu loại, dịch vụ tại cảng biển được cung cấp tuỳ thuộc vào nhu cầu thực tế của khách hàng và khả năng cung cấp của doanh nghiệp cảng và các doanh nghiệp cung ứng khác. Trên cơ sở tổng hợp danh mục dịch vụ đang được áp dụng tại cảng biển, có thể kể đến một số dịch vụ cơ bản sau:

Nhóm dịch vụ chủ yếu được cung cấp bởi doanh nghiệp cảng như, bốc dỡ hàng hoá tại cảng; Dịch vụ sử dụng cầu bến; Đóng rút, kiểm đếm hàng hoá; Buộc cởi dây; Đóng mở nắp hầm hàng; Lưu kho bãi; Nâng hạ tại bãi; Vệ sinh hầm tàu, thiết bị đóng hàng; Dịch vụ khử trùng… Ngoài ra, tuỳ thuộc vào từng cảng và yêu cầu khách hàng, cảng còn cung cấp một số dịch vụ như: kiểm dịch, giám định hàng hoá tại cảng; kiểm tra tải trọng hàng hoá; dịch vụ cung ứng tàu biển: nước ngọt, lương thực, phụ tùng vật tư. Trong số các loại dịch vụ, dịch vụ bốc dỡ hàng hóa là dịch vụ chủ yếu, mang lại nguồn doanh thu lớn nhất cho cảng. Các dịch vụ được cung cấp bởi doanh nghiệp khác chủ yếu là dịch vụhoa tiêu hàng hải, lai dắt tàu biển.

Về doanh nghiệp cảng biển: Hiện nay ở Việt Nam có hơn 200 doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ cảng biển, phân bổ tại ba khu vực, tuy nhiên mức độ đầu tư về cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và sản lượng hàng hóa thông qua tại từng cảng biển không đồng đều. Trong đó, có một số cảng được xây dựng với mức đầu tư lớn, trang thiết bị hiện đại (cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải, cảng khu vực Lạch Huyện Hải Phòng, cảng Hải Phòng, cảng Cát Lái), nhưng một số cảng của doanh nghiệp tư nhân vốn đầu tư thấp, đã khai thác hết khấu hao dẫn đến chất lượng dich vụ cảng biển không tương đồng, kéo theo sự cạnh tranh không lành mạnh về giá dịch vụ tại cảng biển.

Về doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải, có 14 Công ty Hoa tiêu hàng hải đang hoạt động thực hiện dẫn tàu trên 185 tuyến (Phụ lục kèm theo). Mỗi tuyến dẫn tàu được giao cho một công ty đảm nhận, các tuyến dẫn tàu và hoạt động hoa tiêu trong thời gian qua cơ bản bảo đảm ổn định, đáp ứng được nhu cầu tàu thuyền ra vào hoạt động tại cảng được an toàn, an ninh hàng hải.

Về lai dắt tàu biển: Hiện nay có khoảng 70 công ty lai dắt đang hoạt động, với 286 tàu lai dắt, tập trung nhiều tại khu vực cảng biển nhộn nhịp, như khu vực Hải Phòng có 11 doanh nghiệp với 32 tàu lai, khu vực TP Hồ Chí Minh có 31 vực ít tàu lai hoạt động như khu vực miền Trung.

Vai trò của dịch vụ tại hàng hải trong hệ thống dịch vụ logistics: Dịch vụ cảng biển và các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển (dịch vụ hàng hải) chiếm vai trò quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics, hệ thống cảng biển thông qua gần 90% hàng hóa xuất nhập khẩu của cả nước, nên sự phát triển của hệ thống cảng biển kéo theo cả một chuỗi dịch vụ hậu cần phát triển theo. Với vai trò đặc biệt quan trọng, dịch vụ hàng hải đã có đóng góp lớn cho thành công của hệ thống logistics Việt Nam trong thời gian gần đây. Theo thống kê của Ngân hàng thế giới, chỉ số năng lực hoạt động logistics (LPI) 2018 của Việt Nam được Ngân hàng thế giới (WB) công bố trong Báo cáo tháng 07/2018, theo đó Việt Nam được xếp hạng 39/160 nước tham gia điều tra, tăng 25 bậc so với xếp hạng năm 2016 (64/160). Với điểm số là 3,27 so với năm 2016 là 2,98, tăng 0,29 điểm. Trong khu vực ASEAN Việt Nam xếp thứ ba sau Singapore (xếp hạng 7) và Thái Lan (xếp hạng 32). Việt Nam có thứ hạng đứng đầu trong các thị trường mới nổi. Tất cả 6 thông số/tiêu chí đánh giá LPI 2018 đều tăng vượt bậc, trong đó có mức tăng cao nhất là năng lực chất lượng dịch vụ logistics (xếp hạng 33, tăng 29 bậc) và khả năng theo dõi, truy xuất hàng hóa (xếp hạng 34, tăng 41 bậc). Theo báo cáo Chỉ số Logistics thị trường mới nổi 2021 do nhà cung cấp dịch vụ kho vận hàng đầu thế giới Agility công bố cho thấy, Việt Nam đã tăng 3 bậc xếp hạng so với năm 2020, đứng ở vị trí thứ 8 trong top 10 quốc gia đứng đầu.

**V. Thực trạng giá dịch vụ tại cảng biển**

Theo quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Giá năm 2013 và các văn bản Nghị định, Thông tư quy định, giá dịch vụ tại cảng biển thuộc nhóm danh mục nhà nước định giá (đối với 04 loại giá), thuộc danh mực kê khai (đối với toàn bộ giá dịch vụ tại cảng biển), niêm yết giá (đối với toàn bộ giá dịch vụ tại cảng biển, giá cước vận tải container và phụ thu của hãng tàu tại cảng biển Việt Nam), như sau:

**A. Nhóm dịch vụ thuộc danh mục nhà nước định giá**

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, theo nội dung tại khoản 2, khoản 3 Điều 90 của Bộ luật quy định: “Giá dịch vụ tại cảng biển bao gồm: a) Giá dịch vụ bốc dỡ container; giá dịch vụ hoa tiêu; Giá sử dụng cầu, bến, phao neo; Giá dịch vụ lai dắt”; “Doanh nghiệp quyết định mức giá dịch vụ quy định tại điểm a khoản 2 Điều này trong khung giá do Bộ Giao thông vận tải quy định”. Như vậy, bốn loại giá dịch vụ nêu trên nằm trong khung giá do Bộ Giao thông vận tải quy định.

Về quy định khung giá: Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT ngày 09/12/2016 ban hành khung giá dịch vụ hoa tiêu và dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo và Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ban hành khung giá bốc dỡ container và giá lai dắt tại cảng biển. Năm 2018, Quyết định 3946/QĐ-BGTVT và Quyết định 3863/QĐ-BGTVT được thay thế bằng Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam. Về thực trạng giá 04 loại dịch vụ do nhà nước định giá như sau:

1.Giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải

a) Cơ chế hoạt động và tính giá dịch vụ

- Cơ chế hoạt động: Trước thời điểm ngày 01/01/2017, dịch vụ hoa tiêu được thực hiện theo quy định của Pháp lệnh về phí và lệ phí, khi đó, phí dịch vụ hoa tiêu hàng hải được quy định tại Thông tư số số 01/2016/TT-BTC ngày 05/1/2016 của Bộ Tài chính quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. Đến khi Luật Phí và lệ phí năm 2015 được ban hanh, theo đó dịch vụ hoa tiêu thuộc danh mục các sản phẩm, dịch vụ chuyển từ cơ chế phí sang cơ chế giá dịch vụ do nhà nước quy định khung giá và có hiệu lực kể từ ngày 1/1/2017.

Trên cơ sở đó, Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT ngày 09/12/2016 ban hành khung giá dịch vụ hoa tiêu và dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo. Năm 2018, Quyết định 3946/QĐ-BGTVT được thay thế bằng Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam.

Để ổn định thị trường trong thời gian chuyển đổi từ cơ chế phí sang cơ chế giá, mức giá dịch vụ hoa tiêu trong khung giá cơ bản được giữ nguyên như mức phí quy định tại Thông tư số 01/2016/TT-BTC, với mức giá tối đa bằng mức phí quy định tại Thông tư số 01/2016/TT-BTC và mức giá tối thiếu thấp hơn giá tối đa 10%. Sau khi ban hành, các công ty Hoa tiêu đều áp dụng mức giá tối đa tại khung giá (tuy nhiên, trong năm 2021 và 2022, một số công ty hoa tiêu áp dụng giá tối thiểu đối với tàu thuyền Việt Nam hoạt động nội địa nhằm hỗ trợ cho doanh nghiệp trong thời gian dịch Covid-19).

Theo khoản 3 Điều 247 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, trong vùng hoa tiêu bắt buộc của Việt Nam, các tàu biển nước ngoài từ 100 GT trở lên phải sử dụng, đối với tàu biển Việt Nam chở khách, chở dầu, khí hóa lỏng, xô hóa chất từ 1.000 GT trở lên và tàu thuyền khác của Việt Nam từ 2.000 GT trở lên bắt buộc sử dụng dịch vụ hoa tiêu.

- Về phương pháp tính giá hoa tiêu, theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, mức giá hoa tiêu được tính trên cơ sở dung tích tàu biển, khoảng cách dẫn tàu và đơn giá tại từng khu vực. Về khoảng cách dẫn tàu, hiện nay có 185 tuyến hoa tiêu dẫn tàu, một tuyến dẫn tàu được giao cho một công ty thực hiện. Chiều dài tuyến dẫn tàu chênh lệch phụ thuộc vào luồng hàng hải của từng khu vực cảng. Về dung tích tàu biển cũng có sự chênh lệch lớn, từ 100 GT (cỡ tàu nhỏ nhất phải sử dụng hoa tiêu) đến 194.000 GT (theo GT tàu lớn nhất vào cảng). Về đơn giá hoa tiêu, chia theo đơn giá nội địa và đơn giá quốc tế, mức độ chênh lệch giữa đơn giá nội địa và quốc tế khoảng từ 2-3 lần trên cùng một tuyến dẫn tàu.

Như vậy, theo công thức tính hiện nay, mức giá hoa tiêu giao động từ 500.000/lượt đến 290 triệu/lượt, mức giá có độ chênh lệch rất lớn. Mức giá cao tập trung tại khu vực cảng biển Hải Phòng, TPHCM, Vũng Tàu, vận tải tuyến quốc tế với trọng tải tàu lớn, mức giá thấp tập trung khu vực cảng biển nhỏ, hoạt động tuyến nội địa, tải trong tàu nhỏ. Mức giá chênh lệch cũng tạo ra nguồn thu chênh lệch lớn giữa các công ty hoa tiêu.

- Thực trạng hoạt động của công ty hoa tiêu trước và sau khi chuyển cơ chế giá

Trước thời điểm 01/01/2017 (thời điểm áp dụng cơ chế phí), nguồn thu phí từ dịch vụ hoa tiêu nộp về ngân sách nhà nước và các công ty được nhà nước cấp kinh phí hoạt động (đặt hàng), kết quả kinh doanh như sau: Năm 2015: Nguồn thu từ phí hoa tiêu là 720 tỷ đồng, tổng lợi nhuận khoảng 136 tỷ đồng; Năm 2016: Doanh thu của 12 Công ty Hoa tiêu là 897 tỷ đồng, chi phí hoạt động là 577 tỷ đồng, tổng lợi nhuận là 320 tỷ đồng. Các khoản lợi nhuận từ phí hóa tiêu được nộp về ngân sách nhà nước.

Sau thời điểm ngày 01/01/2017 (sau khi áp dụng cơ chế giá), doanh thu từ dịch vụ hoa tiêu không nộp ngân sách nhà nước mà được giữ lại là doanh thu của doanh nghiệp, các công ty tự chủ cân đối thu chi trên nguồn doanh thu đó, kết quả hoạt động như sau: Năm 2017: Tổng doanh thu đạt 1,292 tỷ đồng (tăng 44% so với năm 2016), tổng chi phí 919 tỷ, lợi nhuận 372 tỷ đồng (tăng 16% so với năm 2016); Năm 2019: Tổng doanh thu đạt 1,552 tỷ đồng (tăng 21% so với năm 2018), tổng chi phí 1.114 tỷ, lợi nhuận 437 tỷ đồng (tăng 43% so với năm 2018); Năm 2020 doanh thu đạt 1,581 tỷ đồng, tổng chi phí 1.095 tỷ, lợi nhuận 486 tỷ đồng. Như vậy, có thể thấy doanh thu và lợi nhuận của các công ty hoa tiêu tăng đều trong 05 năm trở lại đây, do sản lượng tàu vào cảng ngày càng tăng và trọng tải tàu ngày càng lớn. Với nguồn lợi nhuận sau thuế hàng năm (sau khi đã trừ các chi phí), các công ty hoa tiêu nộp về đơn vị chủ quản (Tổng công ty Bảo đảm Miền Bắc, Tổng Công ty BĐATHH miền Nam, Tổng công ty Tân Cảng, Tổng công ty Than và Khoáng sản VN)*.*

b) So sánh giá hoa tiêu của Việt Nam và một số nước trong khu vực

(1) Việt Nam. Theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, giá dịch vụ hoa tiêu tại Việt Nam tại một số khu vực cảng biển như sau:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| STT | Khu vực | Cỡ tàu | Chiều dài dẫn tàu (hải lý) | Giá Hoa tiêu |
| 1 | Hải Phòng |  |  |  |
| Cảng Hải Phòng | 30.000 GT | 26 | 1.716 USD/lượt (39 triệu đồng)  3.432 USD/chuyến (78 triệu đồng) |
| Cảng Lạch Huyện | 122.000 GT (cỡ tàu lớn nhất vào cảng) | 18 | 6.295 USD/lượt (145 triệu đồng)  12.590 USD/chuyến (290 triệu đồng) |
| 2 | TP HCM |  |  |  |
| Cảng Cát Lái | 18.000 GT | 48 | 1.920 USD/lượt (44 triệu đồng)  3.840 USD/chuyến (88 triệu đồng) |
| 3 | Vũng Tàu |  |  |  |
| Cảng CMIT | 107.000 GT | 19 | 2.890 USD/lượt (66 triệu đồng)  5.780 USD/chuyến (133 triệu đồng) |
| 175.000 GT | 19 | 4.750 USD/lượt (109 triệu đồng)  9.412 USD/chuyến (218 triệu đồng) |
| 194.000 GT  (cỡ tàu lớn nhất vào cảng) | 19 | 6.226 USD/lượt (144 triệu đồng)  12.452 USD/chuyến (288 triệu đồng) |

(2) Thái Lan (Cảng Bangkok, Sriracha, Laem Chabang, Koh sri Chang)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Cỡ tàu | Giá hoa tiêu | Cách tính |
| 1 | 30.000 GT | 781 USD/chuyến | \* Tàu có chiều dài lớn nhất (LOA) không quá 165 ft (50,29 m) thì phí hoa tiêu là 2,000 baht (60,82 USD)  - Trường hợp LOA vượt quá 165 ft, phí hoa tiêu được tính là 12 baht/ ft  tàu GT 30000 khoảng 606- 639ft tàu GT 50000 khoảng 738-770ft  tàu GT 175000 khoảng 1312-1476 ft  - Giả định mớn nước lớn nhất là 7,5 m (24 ft)  \*Công thức: Phí dịch vụ hoa tiêu = (1,2 \* LOA) + 2 \* D  Trong đó: LOA = chiều dài toàn phần của tàu (ft); D là mớn nước maximum (ft) |
| 2 | 50.000 GT | 939 USD/chuyến |
| 3 | 175.000 GT | 1.786 USD/chuyến |

(3). Singapore

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Cỡ tàu | Giá hoa tiêu/lượt | Ghi chú |
| 1 | 30.000 GT | 352,5 USD cho giờ đầu tiên và 176,25 USD cho mỗi ½ giờ tiếp theo | Trường hợp tàu thông báo yêu cầu hoa tiêu ít hơn 4 giờ trước CST (confirmed service time), giá hoa tiêu là 528.75 USD cho giờ đầu tiên và 264.37 USD cho mỗi ½ giờ tiếp theo |
| 2 | 50.000 GT | 427.5 USD cho giờ đầu tiên và 213.75 USD cho mỗi ½ giờ tiếp theo | Trường hợp tàu thông báo yêu cầu hoa tiêu ít hơn 4 giờ trước CST (confirmed service time), giá hoa tiêu là 641.25 USD cho giờ đầu tiên và 320.62 USD cho mỗi ½ giờ tiếp theo |
| 3 | 175.000 GT | 639 USD cho giờ đầu tiên và 319.5 USD cho mỗi ½ giờ tiếp theo | Trường hợp tàu thông báo yêu cầu hoa tiêu ít hơn 4 giờ trước CST (confirmed service time), giá hoa tiêu là 958.5 USD cho giờ đầu tiên và 479.25 USD cho mỗi ½ giờ tiếp theo |

(4). Nhật Bản

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| STT | Cỡ tàu | Hải lý | Giá hoa tiêu/lượt | Cách tính |
| 1 | 30.000 GT | 26 | Min: 126.000 (JPY) = 1.148 (USD)  Max: 200260 (JPY) = 1.824 (USD) | Giá dịch vụ hoa tiêu tại Nhật trên tuyến dẫn tàu tính theo HL được tính theo công thức sau:  (A’ + B’ \* ((GRT-1000)/1000+(D -3.00)/0.3)) \* d  Trong đó:  - A’ là tỷ giá xác định; B’ là tỷ giá bổ sung; GRT là tổng trọng tải; D là mớn nước lớn nhất; d là khoảng cách dẫn (HL)  \* Tỷ giá xác định và tỷ giá bổ sung được quy định theo từng khu vực dẫn tàu tại Nhật Bản, giá trị giao động như sau:  A’ : JPY 1760 – 2780  B’: JPY 66 - 104 |
| 2 | 50.000 GT | 18 | Min: 111668 (JPY) = 1.017 (USD)  Max: 176081 (JPY) = 1.604 (USD) |
| 3 | 175.000 GT | 19 | Min: 274621 (JPY)= 2.502 (USD)  Max: 432864(JPY) = 3.944 (USD) |

Như vậy, giá hoa tiêu tại một số cảng biển lớn của Việt Nam (Hải Phòng, TP HCM, Cái Mép) so với các nước Singapore, Thái Lan và Nhật Bản ở mức cao nhất (so sánh mức giá ở cùng cỡ tàu), cao hơn khoảng gấp 4 lần so với Thái Lan, cao hơn khoảng 2-2,5 lần so với Singapore (với giả thiết thời gian dẫn tàu tại Singapore là 2 giờ/lượt) và cao hơn Nhật Bản từ 20%- 90%.

c) Một số tồn tại bất cập

Sau khi chuyển từ cơ chế phí sang cơ chế giá, mức giá dịch vụ hoa tiêu vẫn giữ nguyên như mức phí tại Thông tư số 01/2016/TT-BTC, mà chưa được đánh giá trên cơ sở cơ cấu giá thành dịch vụ theo quy định tại Thông tư số 25/2014/TT-BTC dẫn đến một số bất cập. Mức giá hiện nay có sự chênh lệch lớn giữa các khu vực, giữa các tuyến dịch vụ và giữa giá nội địa và giá quốc tế (từ 500.000/lượt đến 290 triệu/lượt), mặc dù chi phí giá thành cho một tuyến dẫn tàu gần như tương đương nhau. Một số Công ty hoa tiêu có phạm vi hoạt động tại các khu vực có mật độ hàng hải lớn, có nhiều tàu trọng tải lớn hoạt động có doanh thu và lợi nhuận cao (Công ty hoa tiêu khu vực 1, Công ty Hoa têu II, Công ty Hoa tiêu Tân Cảng, Xí nghiệp Hoa tiêu dẫn tàu). Ngược lại, một số Công ty hoa tiêu hoạt động tại khu vực cảng nhỏ, tàu nhỏ vận tải tuyến nội địa có doanh thu thấp, các Công ty có doanh thu thấp phải cắt giảm chi phí, giảm lương để duy trì hoạt động, điều đó sẽ tạo ra sự chênh lệch lớn về thu nhập thu nhập và điều kiện làm việc giữa các hoa tiêu.

- Giá dịch vụ hoa tiêu tại Việt Nam cao hơn nhiều so với mức giá của các nước trong khu vực.

- Việc áp dụng cơ chế giá như hiện nay gây khó khăn cho việc phân bổ nguồn kinh phí giữa các tổ chức hoa tiêu, Nhà nước không thu được nguồn phí cho hoạt động cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải như cơ chế phí, mà chỉ thu thuế theo quy định của pháp luật.

2. Giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo

a) Cơ chế tính giá dịch vụ

- Trước thời điểm ngày 01/01/2017, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo được thực hiện theo quy định của Pháp lệnh về phí và lệ phí, khi đó, phí dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo được quy định tại Thông tư số số 01/2016/TT-BTC ngày 05/1/2016 của Bộ Tài chính quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. Đến khi Luật Phí và lệ phí năm 2015 được ban hanh, theo đó dịch vụ cầu bến, phao neo thuộc danh mục các sản phẩm, dịch vụ chuyển từ cơ chế phí sang cơ chế giá dịch vụ do nhà nước quy định khung giá và có hiệu lực kể từ ngày 1/1/2017.

Trên cơ sở đó, Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT ngày 09/12/2016 ban hành khung giá dịch vụ hoa tiêu và dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo. Năm 2018, Quyết định 3946/QĐ-BGTVT được thay thế bằng Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam.

Để ổn định thị trường trong thời gian chuyển đổi từ cơ chế phí sang cơ chế giá, mức giá dịch vụ sử dụng cầu, bến phao neo quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT cơ bản được giữ nguyên như mức phí quy định tại Thông tư số 01/2016/TT-BTC (mức giá tối đa bằng mức phí, mức giá tối thiểu thấp hơn 10%). Theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, công thức tính giá và đơn giá dịch vụ sử dụng cầu, bến được áp dụng chung cho tất cả các cảng trên toàn quốc, trong đó chia ra đối tượng áp dụng là tàu hoạt động nội địa và tàu hoạt động quốc tế.

b) Giá dịch vụ cầu bến

Đối với dịch vụ cầu bến, hiện nay có khoảng hơn 200 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cầu, bến. Về mức giá, hầu hết các doanh nghiệp đều áp dụng thu với mức giá tối đa theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, theo quy định trên, mức giá cụ thể đối với một số cỡ tàu hoạt động neo đậu tại bến phao như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Cỡ tàu | Giá cầu, bến cảng | |
| Tàu nội địa | Tàu quốc tế |
| 1 | 5.000 GT | 75.000 đồng/giờ |  |
| 2 | 10.000 GT | 150.000 đồng/giờ | 31 USD/ giờ  (713.000 đồng/giờ) |
| 3 | 20.000 GT | 300.000 đồng/giờ | 62 USD/giờ  (1,4 triệu/giờ) |
| 4 | 30.000 GT | 450.000 đồng/giò | 93 USD/giờ  (2,2 triệu/giờ) |
| 5 | 50.000 GT | 750.000 đồng/giờ | 155 USD/giờ  (3,5 triệu/giờ) |
| 6 | 100.000 GT |  | 310 USD/giờ  (7,1 triệu/giờ) |

Như vậy, trên cơ sở khung giá tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, giá dịch vụ cầu, bến tại cảng biển đối với tàu khoảng 10.000 GT, giả sử thời gian tàu vào cảng làm hàng khoảng 10 giờ, thì doanh nghiệp cảng thu được giá dịch vụ sử dụng cầu, bến là 1,5 triệu đồng/10 giờ đối với tàu hoạt động nội địa và 7,1 triệu đồng/10 giờ đối với tàu hoạt động quốc tế (tính theo mức giá tối đa quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT).

Theo tính toán của doanh nghiệp cảng, doanh thu từ dịch vụ sử dụng cầu, bến hiện chiếm một tỷ lệ thấp trong doanh thu của cảng, chỉ vào khoảng 6%-10% doanh thu của cảng, trong khi chi phí đầu tư cho cầu, bến là rất lớn. Theo ý kiến của Hiệp hội cảng biển, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và các doanh nghiệp cảng đề xuất điều chỉnh tăng giá dịch vụ cầu, bến. Lý do, mức giá dịch vụ sử dụng cầu, bến trên cơ sở mức phí quy định tại Thông tư số 01/2016/TT-BTC và Quyết định 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính ban hành quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. Mức giá này đã được giữ nguyên (không tăng) hơn 10 năm (từ năm 2008 đến nay) đã không còn phù hợp. Trong khi các chi phí về đầu tư nâng cấp cầu bến, trang thiết bị, chi phí vận hành… để có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lớn như hiện nay ngày càng tăng lên, mà doanh thu từ dịch vụ sử dụng cầu, bến lại không được tăng lên. Với mức giá quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT không đủ cho cảng bù đắp chi phí đầu tư cơ sở hạ tầng, trang thiết bị cầu tại cầu cảng. Đặc biệt, mức giá quy định cho tàu hoạt động nội địa rất thấp, chỉ bằng 21-35% mức giá quy định đối với tàu hoạt động quốc tế, trong khi chi phí bảo trì, bảo dưỡng, vận hành là như nhau.

c) Giá dịch vụ sử dụng phao neo

Tương tự như giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, giá dịch vụ phao neo cũng được giữ nguyên trên cơ sở mức phí quy định tại Thông tư số 01/2016/TT-BTC và Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC. Theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, mức giá dịch vụ phao neo đối với một số cỡ tàu cụ thể khi vào cảng như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Cỡ tàu | Giá cầu, bến cảng | |
| Tàu nội địa | Tàu quốc tế |
| 1 | 5.000 GT | 50.000 đồng/giờ |  |
| 2 | 10.000 GT | 100.000 đồng/giờ | 13 USD/ giờ  (300.000 đồng/giờ) |
| 3 | 20.000 GT | 200.000 đồng/giờ | 26 USD/giờ  (600.000 đồng/giờ) |
| 4 | 30.000 GT | 300.000 đồng/giò | 39 USD/giờ  (900.000 đồng/giờ) |
| 5 | 50.000 GT | 500.000 đồng/giờ | 65 USD/giờ  (1,5 triệu/giờ) |
| 6 | 100.000 GT |  | 130 USD/giờ  (3 triệu/giờ) |

Theo quy định khung giá nêu trên, giá dịch phao neo đối với tàu 10.000 GT, giả sử thời gian tàu neo đậu là 10 giờ, thì doanh thu từ dịch vụ phao neo là 01 triệu đồng/10 giờ đối với tàu hoạt động nội địa, 03 triệu đồng/10 giờ đối với tàu hoạt động quốc tế (tính theo mức giá tối đa quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT). Mức giá sử dụng phao neo hiện tại bằng 70% mức giá sử dụng cầu, bến (đối với tàu hoạt động nội địa) và 43% (đối với tàu hoạt động quốc tế), mặc dù chi phí đầu tư bến phao neo thấp hơn cầu bến cứng, tuy nhiên ngoài doanh thu từ dịch vụ sử dụng cầu bến, doanh nghiệp cảng còn thêm nhiều doanh thu từ hoạt động khác (bốc dỡ, lưu kho bãi). Còn đối với doanh nghiệp kinh doanh bến phao neo, doanh thu chính chủ yếu từ dịch vụ sử dụng bến phao.

Theo thống kê năm 2020, hiện nay có khoảng hơn 50 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phao neo với gần 180 bến phao, tập trung nhiều ở khu vực miền Nam, miền Trung (Phụ lục gửi kèm theo). Hầu hết các doanh nghiệp đều áp dụng mức giá tối đa quy định tại Thông tư số 54/52018/TT-BGTVT, tuy nhiên cũng có một số doanh nghiệp áp dụng mức giá tối thiểu.

Trong quá trình khảo sát ý kiến của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ phao neo, chủ yếu các doanh nghiệp kiến nghị điều chỉnh tăng giá dịch vụ phao neo. Lý do, mức giá như hiện nay rất thấp, không được điều chỉnh tăng trong hơn 10 năm, trong khi doanh nghiệp phải bỏ các chi phí rất lớn về bảo trì, bảo dưỡng, nâng cấp trang thiết bị, nạo vét, nhân công... Đồng thời, doanh thu phao neo phần lớn là đến từ dịch vụ sử dụng sử dụng phao neo, trong khi tần suất hoạt động của phao neo không đều và thuộc phụ thuộc vào mùa vụ và vị trí xây dựng. Tuy nhiên, chỉ có *Công ty Cổ phần Thương mại và Dịch vụ Hàng hải Đại Dương (*khu chuyển tải Hòn nét - Cẩm Phả - Quảng Ninh) đề xuất điều chỉnh giảm giá tối thiểu phao neo. Lý do, hiện tại các bến phao của doanh nghiệp chưa được khai thác hết công suất nên doanh nghiệp đề xuất giảm giá tối thiểu để thu hút tàu vào neo đậu tại phao, đồng thời các bến phao của doanh nghiệp thiết kế một phao nên đã tiết kiệm được chi phí đầu tư, chi phí phục vụ các dịch vụ như buộc cởi dây, tàu lai dắt… Công ty đề xuất giảm mức giá tối thiểu của khung giá sử dụng bến phao neo đối với cả tàu thuyền hoạt động vận tải quốc tế và vận tải nội địa để linh hoạt hoạt điều chỉnh giảm giá, thu hút tàu vào neo đậu tại bến phao.

3. Giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển

a) Cơ chế tính giá dịch vụ

- Giai đoạn trước khi ban hành khung giá

Trước năm 2015, hệ thống giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam vận hành theo cơ chế thị trường, theo quy định của luật giá (trừ khu vực Cái Mép - Thị Vải áp dụng cơ chế giá tối thiểu năm 2013) trong đó, giá dịch vụ bốc dỡ container là một trong các loại giá dịch vụ tại cảng biển do doanh nghiệp tự quyết định.

Năm 2013, khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải được đầu tư xây dựng mới với 5 bến cảng container, tại thời điểm đó nguồn hàng vẫn còn thấp, dấn đến dư thừa nguồn cung, một số cảng cạnh tranh giảm giá để thu hút khách hàng, làm cho giá dịch vụ tại khu vực giảm mạnh, dưới mức giá thành dịch vụ dẫn đến tình trạng thua lỗ. Tình trạng này ảnh hưởng đến doanh nghiệp cảng và lợi ích nhà nước, một số cảng liên doanh sẽ mất dần nguồn vốn góp về phía đối tác nước ngoài. Để bình ổn giá dịch vụ tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, từ năm 2013, Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Chính phủ đã đồng ý cho phép thí điểm bình ổn giá dịch vụ bốc dỡ container tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, theo đó ngày 15/7/2013 Bộ Tài chính đã ban hành Quyết định số 1661/QĐ-BTC ban hành mức giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container khu vực cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu. Sau thời gian thực hiện áp dụng giá dịch vụ bốc dỡ tối thiểu tại khu vựu Cái Mép - Thị Vải đã mang lại hiệu quả tích cực cho doanh nghiệp cảng biển, doanh thu của các cảng tăng lên, bảo đảm ổn định hoạt động của doanh nghiệp và nguồn vốn tái đầu tư cơ sở hạ tầng. Đồng thời, sản lượng hàng hóa thông qua cảng tăng trưởng cao qua tình năm, các tuyến tàu mẹ được mở ra đáp ứng nhu cầu hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam đi thị trường Châu Âu, Châu Mỹ.

Tại khu vực Hải Phòng: thời điểm trước năm 2015 có 11 doanh nghiệp trong tổng số 36 doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ bốc dỡ container với 26 bến cảng container, năng suất bốc dỡ đạt 500 - 800 TEU/mét dài/năm. Trong thời gian đó, nhiều cảng quy mô nhỏ với giá trị đầu tư thấp được đưa vào khai thác đã đẩy mạnh lượng cung lên nhưng lượng hàng qua cảng chưa tăng tương xứng dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, giảm giá xuống rất thấp để thu hút khách hàng, làm ảnh hưởng đến các doanh nghiệp có chất lượng dịch vụ tốt, được đầu tư bài bản. Do có sự cạnh tranh giảm giá, tại thời điểm đó mức giá bốc dỡ container chỉ ở mức bình quân khoảng 25-28 USD/cont 20’, với mức giá này chỉ bảo đảm cho doanh nghiệp nhỏ duy trì hoạt động, mà chưa tạo được nguồn vốn để tái đầu tư cơ sở hạ tầng, trang thiết bị cho cảng, do vậy kéo theo sự tụt lùi về chất lượng dịch vụ.

Như vậy, cơ chế giá thị trường góp phần tạo điều kiện cho các doanh nghiệp chủ động quyết định giá. Bên cạnh những mặt tích cực, cơ chế thị trường cũng phát sinh những hạn chế cần phải có sự can thiệp của Nhà nước trong trường hợp mất cân đối cung cầu, xuất hiện sự cạnh tranh không lành mạnh, các đơn vị tăng giá quá cao hoặc hạ giá quá thấp làm thiệt hại đến lợi ích hợp pháp của doanh nghiệp, lợi ích của Nhà nước.

- Giai đoạn áp dụng khung giá dịch vụ tại cảng biển

Trên cơ sở các bất cập về giá dịch vụ bốc dỡ container tại các khu vực cảng biển, năm 2015, khi Bộ Luật hàng hải Việt Nam được sửa đổi và có hiệu lực, theo Điều 90 đã bổ sung quy định giá dịch vụ bốc dỡ container do Bộ Giao thông vận tải quy định khung giá, phạm vi áp dụng đã mở rộng ra tất cả các cảng biển trên cả nước. Ngày 01/12/2016, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định 3863/QĐ-BGTVT ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ container, dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam, sau đó được thay thế bằng Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018

Khung giá theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã mang lại hiệu quả tích cực về cơ chế quản lý nhà nước về giá, từng bước ổn định thị trường tại các khu vực, hạn chế tình trạng cạnh tranh không lành mạnh về giảm giá dịch vụ, giúp doanh nghiệp cảng biển ổn định sản xuất kinh doanh, có nguồn tài chính để tái đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ.

b) Mức giá dịch vụ bốc dỡ container

b1) Giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa: Theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT quy định khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tại các khu vực trên cả nước được áp dụng thống nhất cùng mức khung giá. Mức giá giao động từ 260.000-427.000 VNĐ/cont20’ và 439.000-627.000 VNĐ/cont40’. Theo khảo sát từ một số doanh nghiệp cảng cho rằng mức giá dịch vụ tối thiểu trong khung giá rất thấp, không bảo đảm đủ chi phí hoạt động cho doanh nghiệp nên hầu hết các doanh nghiệp cảng biển đã áp dụng mức giá trên giá tối thiểu, một số cảng áp dụng mức giá chỉ thấp hơn giá tối đa 10%. Hiện nay, tại Việt Nam có 09 doanh nghiệp vận tải biển cung cấp dịch vụ vận tải container nội địa, với sản lượng container nội địa năm 2022 thông qua là 8,2 triệu TEUs, tương đương với cùng kỳ năm ngoài

b2) Giá dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu

Theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, khung giá dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu được quy định chia theo từng khu vực I, II, III và cảng biển nước sâu (Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện) với mức giá tại từng khu vực là khác nhau (trong đó mức giá tại khu vực I thấp nhất, bằng 72% khu vực II, 80% khu vực III). Biên độ chênh lệch giữa giá tối thiểu và giá tối đa khoảng 20-40%.

Theo quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT, như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Các khu vực trên cả nước | Giá cont 20’ *(có hàng)* | Giá Cont 40’ *(có hàng)* |
| 1 | - Khu vực I | 33-53 | 50-81 |
| 2 | - Khu vực II | 45-59 | 68-89 |
| 3 | - Khu vực III | 41-53 | 62-81 |
| 4 | - Cảng nước sâu Lạch Huyện | 52-60 | 77-88 |
| 5 | - Cảng nước sâu khu vực Cái Mép - Thị Vải | 52-60 | 77-88 |
| 6 | - Khu vực ĐB sông Cửu Long | 21-27 | 31-41 |

Thời gian đầu khi ban hành khung giá, tất cả các doanh nghiệp cảng biển trên cả nước đều áp dụng giá tối thiểu, do không đàm phán được với hãng tàu để nâng giá dịch vụ. Nhưng từ năm 2021 đến nay, một số doanh nghiệp cảng biển đã áp dụng được mức giá cao hơn giá tối thiểu, chủ yếu là các cảng ở khu vực ít có sự cạnh tranh như cảng quốc tế Cái Lân (Quảng Ninh ít cảng container), cảng Lạch Huyện (là cảng nước sâu duy nhất tại miền Bắc, hiện tại mới có 02 bến được đưa vào sử dụng, đón được tàu container trọng tải 140.000 DWT) và một số cảng ở miền Trung như Đà Nẵng. Còn tại các khu vực tập trung nhiều doanh nghiệp cảng hoạt động, có sự cạnh tranh cao như Hải Phòng (trừ cảng nước sâu Lạch Huyện), TP. HCM, Vũng Tàu đều áp dụng mức giá bằng giá tối thiểu.

*-* So sánh giá của Việt Nam với một số nước trong khu vực*:*

Giá dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu tại Việt Nam đang áp dụng thấp nhất trong khu vực, bằng 38-59% so với mức giá bình quân của các nước trong khu vực, bằng 80% Campuchia, 70% Malaysia, 46% Singapore, cụ thể:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| STT | Các nước | Giá cont 20’ hàng | Giá Cont 40’ hàng | So sánh với giá trung bình các nước |
| 1 | Việt Nam |  |  |  |
|  | *- Khu vực I* | 33-53 | 50-81 | 38 % |
|  | *- Khu vực II* | 45-59 | 68-89 | 52 % |
|  | *- Khu vực III* | 41-53 | 62-81 | 47 % |
|  | *- Lạch Huyện* | 52-60 | 77-88 | 59 % |
|  | *- Cái Mép - Thị Vải* | 52-60 | 77-88 | 59 % |
| 2 | Thái Lan | 59 | 91 |  |
| 3 | Campuchia | 65 | 99 |  |
| 4 | Taiwan | 65 | 73 |  |
| 5 | Indonesia | 83 | 125 |  |
| 6 | Trung Quốc | 97 | 149 |  |
| 7 | Myanmar | 75 | 112 |  |
| 8 | Philippines | 98 | 137 |  |
| 9 | Singapore | 111 | 159 |  |
| 10 | Hongkong | 130 | 197 |  |

*(Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á)*

Mặc dù giá dịch vụ tại cảng biển tại Việt Nam thấp hơn các nước, tuy nhiên về chất lượng một số cảng biển nước sâu của Việt Nam đã đón được những tàu lớn nhất thế giới, với trang thiết bị hiện đại có thể nói tương đương với một số cảng trong khu vực.

- Về mặt thuận lợi, với mức giá thấp, có thể coi đây là lợi thế cạnh tranh của hệ thống cảng biển Việt Nam để thu hút tàu trọng tải lớn vào cảng, góp phần giảm chi phí cho hãng tàu khi vào làm hàng tại Việt Nam. Điều này có thể góp một phần tạo ra sự tăng trưởng ấn tượng cho hệ thống cảng biển Việt Nam trong thời gian qua, với mức tăng trưởng trung bình trên 10%/năm (trong vòng 05 kể từ năm 2015), thu hút được gần 40 hãng tàu trên thế giới ra vào làm hàng. Nếu so với năm 2013, Việt Nam mới chỉ đón được 8 tuyến/tuần tàu mẹ đi thẳng thị trường Châu Âu, Châu Mỹ, thì đến nay, cảng biển Việt Nam đã đó được 25 tuyến/tuần tàu mẹ đi thẳng thị trường Châu Âu, Châu Mỹ.

- Về mặt hạn chế, giá dịch vụ bốc dỡ container thấp cũng làm giảm doanh thu của doanh nghiệp cảng, gây khó khăn trong việc tích lũy nguồn vốn để tái đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng cảng biển. So với các nước, giá dịch vụ của Việt Nam thấp hơn rất nhiều, điều này tạo ra sự thiệt thòi cho doanh nghiệp cảng biển nói riêng, và thiệt thòi cho cả nền kinh tế hàng hải của Việt Nam nói chung. Trong khi, hệ thống cảng biển Việt Nam rất cần nguồn tài chính lớn để tiếp tục tái đầu tư, xây dựng các cảng có quy mô lớn hơn, hiện đại hơn để nâng cao năng suất khai thác và vị thế của Việt Nam trong chuỗi hàng hải toàn cầu, đồng thời thu hút được hàng hóa trung chuyển của khu vực. Theo Quy hoạch phát triển tổng thể hệ thống cảng biển VN thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050, trong trung hạn đến 2030 nhu cầu đầu tư vào hạ tầng cảng biển được dự kiến vào khoảng 13 tỷ USD để đạt được mục tiêu tăng năng lực thông qua của cảng biển về hàng container lên 30-40 triệu TEU/năm. Nếu các cảng thu được mức giá cao sẽ mang lại nguồn tài chính để doanh nghiệp tiếp tục tái đầu tư xây dựng cảng biển, góp phần đạt được mục tiêu theo quy hoạch.

Trên thực tế, do hầu hết các cảng điều áp dụng mức giá tối thiểu quy định tại khung giá, doanh nghiệp cảng hoàn toàn có thể điều chỉnh tăng giá dịch vụ cao hơn giá tối thiểu mà không cần điều chỉnh khung giá. Tuy nhiên, do năng lực đàm phán của cảng với hãng tàu còn yếu, đồng thời do đặc thù của Việt Nam, các cảng được phân chia nhỏ lẻ cho nhiều doanh nghiệp quản lý khai thác nên tạo ra sự cạnh tranh giảm giá gay gắt để giành nguồn hàng.

4 Về giá dịch vụ lai dắt

a) Cơ chế tính giá dịch vụ

Theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, giá tàu lai được tính trên cơ sở đơn giá tàu lai nằm trong khung giá nhân với thời gian lai dắt thực tế. Thời gian lai dắt thực tế phải có xác nhận của thuyền trưởng hoặc hoa tiêu dẫn tàu đó.

- Theo quy định nêu trên, các doanh nghiệp tính toán mức giá tàu lai theo công suất tàu lai và thời gian lai dắt thực tế. Hiện tại, mức giá lai dắt có sự chênh lệch lớn giữa các khu vực, mức giá phụ thuộc vào doanh nghiệp áp dụng mức giá tối thiểu hay mức giá tối đa và thời gian lai dắt thực tế tàu thuyền vào cảng.

- Tại một số khu vực cảng biển có sự cạnh tranh về tàu lai, có nhiều doanh nghiệp lai dắt hoạt động (khu khu vực Hải Phòng, TP Hồ Chí Minh), hầu hết các doanh nghiệp đều áp dụng khung giá tối thiểu và thời gian lai dắt thường nhỏ hơn 01 giờ. Do vậy, giá dịch vụ lai dắt khu vực cảng Hải Phòng, TP Hồ Chí Minh thấp nhất cả nước.

- Tại khu vực miền Trung, do tính chất độc quyền, chỉ còn một tàu lai cung cấp dịch vụ cho khu vực. Các công ty lai dắt thường tính theo khung giá tối đa và tăng thời gian lai dắt thực tế (như Thanh Hóa, Nghệ An). Do tính chất độc quyền và không có sự lựa chọn dịch vụ nên chủ tàu đã chấp nhận mức giá mà công ty lai dắt đưa ra. Để hạn chế tình trạng nêu trên, cơ quan quản lý nhà nước đã nhiều lần trực tiếp làm việc với các công ty lai dắt và giao Cảng vụ hàng hải tăng cường kiểm tra, giám sát thời gian lai dắt thực tế, để tránh trường hợp công ty tàu lai nâng thời gian lai dắt và nâng cao giá dịch vụ. Đến nay, mức giá tại khu vực này đã giảm hơn so với trước đây, nhưng vẫn ở mức khá cao so với khu vực khác.

- Tại khu vực cảng nước sâu như Cái Mép - Thị Vải và cảng Lạch Huyện, mức giá tàu lai cũng khá cao do khu vực này tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, sử dụng tàu lai chuyên dụng Azimuth với mức đơn giá bằng 150% so với tàu lai thông thương, do vậy mức giá lai dắt các khu vực này khá cao, cụ thể tại cảng Lạch Huyện, đối với tàu có trọng tải 130.000 DWT mức giá lai dắt khoảng 6.160 USD/lượt (tương đương 141 triệu/lượt. Tại cảng Cái Mép Thị Vải, đối với tàu có trọng tải 150.000 GT, mức giá tàu lai vào khoảng 7.290 USD/lượt (tương đương 167 triệu/lượt).

*Giá lai dắt đối với tàu hoạt động nội địa tại một số khu vực*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Tên cảng | Cỡ tàu | Lai dắt  (Triệu đồng) |
|  | Cảng Than Cẩm Phả | 10.000 GT | 25 tr/lượt |
|  | Cảng Nosco | 10.000 GT | 54 tr/lượt |
|  | Cảng Hải Phòng | 10.000 GT | 10,3 tr/lượt |
|  | Cửa Lò | 5.000 GT | 40 tr/lượt |
|  | Cảng TH Quốc tế Nghi Sơn | 5.000 GT | 10 tr/lượt |
| 10.000 GT | 37 tr/lượt |
| 20.000 GT | 70 tr/lượt |
| 30.000 GT | 75 tr/lượt |
|  | Bến cảng gang thép Hòa Phát Dung Quất | 30.000 GT | 16 tr/lượt |
|  | XM Long Sơn (Nha Trang) | 5.000 GT | 12 tr/lượt |
|  | Ninh Thủy (Nha Trang) | 10.000 GT | 25 tr/lượt |
|  | Cảng Container quốc tế VN (TPHCM) | 13.267 GT | 9 tr/lượt |

*Đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Tên cảng | Cỡ tàu | Lai dắt |
|  | Cảng Than Cẩm Phả | 50.000 | 78 triệu/lượt |
|  | Cảng Nosco | 50.000 | 73 triệu/lượt |
|  | Cảng Hải Phòng | 30.000 GT | 28 triệu/lượt |
|  | Lạch Huyện (Hải Phòng) | 132.000 DWT  LOA 330 m | 142 triệu/lượt |
|  | Cảng Nghi Sơn Thanh Hóa | 39.560 GT | 139 triệu/lượt |
| 54.588 GT | 351 triệu/lượt |
|  | Cảng Cát Lái (TP HCM) | 18.000 GT | 35 triệu/lượt |
|  | CMIT (Cái Mép- Thị Vải) | 109.000 GT | 142 triệu/lượt |
| 150.000 GT | 167 triệu/lượt |

*(Mức giá dựa trên kết quả khảo sát, cung cấp của các doanh nghiệp)*

So sánh mức giá tại một số khu vực có thể thấy giá dịch vụ lai dắt không đồng đều, tại một số khu mực cảng biển, mức giá lai dắt thấp, phù hợp với chi phí giá thành dịch vụ và khách hàng chấp nhận được mức giá. Tuy nhiên, mức giá cao xuất hiện tại một số khu vực cảng biển có tính chất độc quyền, hoặc một số doanh nghiệp cảng tự cung cấp dịch vụ lai dắt mà không có sự cạnh tranh của các doanh nghiệp khác. Mặc dù giá lai dắt doanh nghiệp thu cao, nhưng việc chất lượng tàu lai còn nhiều hạn chế, nhiều khu vực các doanh nghiệp vẫn tận dụng đội tàu kỹ thuật cũ mà ít đầu tư nâng cấp đội tàu có chất lượng.

c) Một số tồn tại trong hoạt động lai dắt

- Về phương pháp tính giá: Trong quá trình làm việc với các công ty lai dắt tại các doanh nghiệp ở Hải Phòng (7/9 công ty lai dắt), tại TP Hồ Chí Minh (05 công ty), Đà Nẵng (01 doanh nghiệp) mặc dù các doanh nghiệp đã áp dụng mức giá lai dắt theo công suất tàu lai để tính giá dịch vụ, tuy nhiên công ty báo giá lai dắt cho chủ tàu theo chiều dài của tàu được lai cho một lượt dẫn tàu mà không tính theo công suất tàu lai và thời gian dẫn tàu (theo Nội quy cảng biển yêu cầu tàu lai theo chiều dài tàu). Tại Hai Phòng và TPHCM, thời gian chủ yếu để tính giá là 01 giờ, một vài bến cảng áp ở Đà Nẵng dụng thời gian lai dắt trên 1,5 giờ, mặc dù trên thực tế thời gian lai dắt có thể cao hơn 01 giờ. Theo báo cáo của công ty lai dắt, việc báo giá theo lượt là do khách yêu cầu mức giá trọn gói lai dắt để chủ động tính toán chi phí cho tàu khi vào cảng, đồng thời một số khách hàng đã ký hợp đồng dài hạn với công ty lai dắt với mức giá cố định theo lượt mà không phân biệt thời gian lai dắt thực tế.

- Kiểm soát về thời gian lai dắt, tại một số khu vực vẫn còn tình trạng công ty lai dắt khai tăng thời gian lai dắt thực tế để nâng cao giá dịch vụ, cách tính thời gian như thông tư vẫn chưa hạn chế triệt để tình trạng tăng giá. Mặc dù trong Thông tư đã quy định thời gian lai dắt phải có xác nhận của thuyền trưởng hoặc hoa tiêu. Tuy nhiên, do tính chất độc quyền nên chủ tàu buộc phải chấp nhận mức giá công ty tàu lai đưa ra do không có sự lựa chọn dịch vụ. Khung giá không có quy định khống chế thời gian lai dắt tối đa, do vậy chưa mang lại hiệu quả cao trong điều tiết giá dịch vụ. Ngược lại, đối với một số khu vực cảng Hải Phòng, TP Hồ Chí Minh, thời gian lai dắt chủ yếu là 01h với giá dịch vụ lai dắt thấp, nên việc yêu cầu xác minh thời gian của thuyền trưởng hoặc hoa tiêu cũng phát sinh thủ tục hành chính cho doanh nghiệp. Việc yêu cầu xác nhận thời gian chỉ nên quy định khi thời gian lai dắt từ 02h trở lên, với quy định như vậy sẽ giảm thủ tục cho doanh nghiệp đồng thời vẫn kiểm soát được doanh nghiệp tăng thời gian để thu giá dịch vụ

- Về chất lượng tàu lai: Trong tổng số 286 tàu lai dắt thì có 135 tàu lai dắt đăng ký và phân cấp là phương tiện thủy nội địa (chiếm 47% tổng số tàu lai). Thực trạng này đang có dấu hiệu càng ngày càng tăng rõ rệt khi các doanh nghiệp xóa đăng ký tàu biển để hạ cấp xuống phương tiện thủy nội địa, với chi phí và các yêu cầu kỹ thuật thấp hơn so với các tàu lai đăng ký tàu biển. Quy định về lai dắt hiện tính theo công suất của máy tàu, do đó khi cung cấp cùng dịch vụ lai dắt tại cảng biển thì được áp giá dịch vụ tương tự như tàu biển, dẫn đến thị trường có sự cạnh tranh không lành mạnh, điều này cũng là lý do làm cho các doanh nghiệp chưa muốn đầu tư tàu lai dắt công suất lớn, hiện đại.

- Tại các cảng biển Việt Nam hiện nay đã đón những con tàu có trọng tải lớn nhất thế giới, xu thế tàu biển càng ngày càng có sức chở lớn để tiết giảm chi phí, tăng sức chở, do đó đòi hỏi tính năng tàu lai càng phải linh hoạt và công suất máy cũng phải lớn để đảm bảo phục vụ tàu lớn vào rời các bến cảng an toàn. Tuy đáp ứng về cơ bản các dịch vụ lai dắt tại cảng biển, nhưng hầu hết các tàu lai của Việt Nam thuộc thế hệ cũ, không hiện đại, tính năng cơ động thấp (chỉ có 8% tàu lai có chân vịt Azimuth và 1,4% tàu lai có chân vịt VSP). Hiện tại, chưa có quy định quy về định mức quy chuẩn kỹ thuật đánh giá về chất lượng tàu lai, do vậy hoạt động lai dắt chưa có sự đồng đều tại các khu vực, chất lượng tàu lai dắt cũng còn nhiều hạn chế.

Như vậy, cùng với xu thế phát triển hệ thống cảng biển hiện đại, đội tàu ngày càng có trọng tải lớn nên đòi hỏi đội ngũ tàu lai cũng cần phải được đầu tư về quy mô và chất lượng tương ứng để áp ứng nhu cầu ngày càng tăng và quan trọng là bảo đảm cho tàu thuyền ra vào cảng được an toàn, an ninh hàng hải theo quy định của pháp luật Việt Nam và công ước quốc tế. Nên việc ban hành khung giá tàu lai hợp lý, vừa hạn chế được tình trạng cạnh tranh giảm giá tại khu vực có nhiều doanh nghiêp hoạt động, vừa hạn chế tình trạng độc quyền tăng giá tại khu vực độc quyền, tạo điều kiện cho doanh nghiệp kinh doanh nghiệp quả, đồng thời có được nguồn tài chính để tái đầu tư nâng cấp tàu lai là giải pháp hiệu quả của khung giá mang lại.

**B. Nhóm dịch vụ thuộc danh mục kê khai giá**

1. Thực trạng của việc kê khai giá

Theo Nghị định số Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật giá và Nghị định số 146/2016/NĐ-CP sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 177/2013/NĐ-CP, quy dịnh giá dịch vụ tại cảng biển thuộc danh mục hàng hoá kê khai giá.

Theo Thông tư số 56/2014/TT-BTC ngày 28/4/2014 của Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật giá và Thông tư số 233/2016/TT-BTC của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 56/2014/TT-BTC.

Đối tượng thực hiện kê khai giá: Tất cả các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại cảng biển, là các doanh nghiệp cảng biển, công ty lai dắt, công ty hoa tiêu và một số công ty cung cấp dịch vụ khác.

Cơ quan tiếp nhân kê khai: Theo quy định tại Điều 14 của Thông tư số 56/2014/TT-BTC, cơ quan tiếp nhận văn bản kê khai giá là Cục Quản lý và Sở Tài chính, Sở quản lý ngành, UBND cấp huyện theo phân công của UBND cấp tỉnh. Theo đó, Cục Quản lý giá đã ban hành danh sách doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng hải thực hiện kê khai với Cục Quản lý giá bao gồm 22 doanh nghiệp, cụ thể:

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;

Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn;

Công ty CP Cảng Hải Phòng;

Công ty CP Cảng Đà Nẵng;

14 công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực;

04 công ty lai dắt (Công ty TNHH lai dắt tàu biển Vũng Tàu, Công ty TNHH Dịch vụ lai dắt Tân cảng - Cái Mép, Công ty CP dịch vụ vận tải biển Hải Vaan, Công ty CP lai dắt vận tải cảng Hải Phòng).

Đối với công ty còn lại không thuộc danh mục kê khai với Cục Quản lý giá, sẽ thực hiện kê khai với Sở Tài chính địa phương. Theo quy định Sở Tài chính chủ trì phối hợp với các sở quản lý ngành, UBND cấp huyện theo phân công của UBND cấp tỉnh có thẩm quyền tiếp nhận văn bản kê khai và tham mưu trình UBND tỉnh thông báo các tổ chức, cá nhân kê khai giá trên địa bàn địa phương.

Trong quá trình nhóm nghiên cứu làm việc với các doanh nghiệp, cơ bản tất cả các doanh nghiệp thuộc danh sách kê khai với Cục Quản lý giá đều thực hiện việc kê khai theo đúng quy định của pháp luật và các văn bản hướng dẫn của Cục Quản lý giá. Đối với các doanh nghiệp thuộc đối tượng kê khai giá tại địa phương, rất nhiều doanh nghiệp chưa thực hiện việc kê khai giá với Sở Tài chính, các doanh nghiệp có ý kiến là không nhận được thông báo của Sở Tài chính và các cơ quan chuyên ngành yêu cầu về việc thực hiện kê khai giá.

2. Một số tồn tại, bất cập

a) Giá kê khai không phản ảnh giá thực tế, lý do: hàng hải là ngành đặc thù, có tính chất chuyên ngành sâu và tính hội nhập quốc tế lớn, do vậy ngoài quy định của pháp luật Việt Nam, hoạt động kinh doanh dịch vụ hàng hải cũng theo tập quán quốc tế. Ngoài doanh nghiệp là chủ tàu Việt Nam còn có 40 hãng tàu nước ngoài hoạt động kinh doanh tại Việt Nam, đảm nhận hơn 90% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, do vậy hãng tàu nước ngoài là lượng khách hàng mang lại nguồn thu lớn nhất của các doanh nghiệp cảng. Trên thực tế tại Việt Nam và tại các nước trên thế giới, trước khi thực hiện ký kết hợp đồng với cảng biển, các hãng tàu và doanh nghiệp cảng thường đàm phán mức giá. Mức giá dịch vụ ký kết dựa trên từng đối tượng khách hàng khác nhau, đối với khách hàng thường xuyên, ký hợp đồng dài hạn với cảng, có sản lượng hàng hóa thông qua lớn và lượng tàu nhiều thì mức giá thường thấp hơn so với khách hàng có hợp đồng ngắn hạn, sản lượng thấp và tần suất tàu vào cảng không ổn định. (Ví dụ đối với khách hàng ký hợp đồng dài hạn 01 năm, tần suất tàu vào cảng 10 chuyến/tháng, trọng tải tàu trung bình 100.000 DWT/tàu sẽ có mức giá khác với khách hàng ký hợp đồng 03 tháng, với 02 chuyến tàu/tháng, trọng tải tàu bình quân 10.000 DWT). Một doanh nghiệp cảng có rất nhiều khách hàng khác nhau (có thể hàng chục, hàng trăm khách hàng), do vậy ở mỗi loại dịch vụ, doanh nghiệp cảng sẽ có nhiều mức giá tương ứng theo số lượng khách hàng. Giá được ký kết trong hợp đồng thường không được doanh nghiệp công khai do bí mật kinh doanh.

Ngoài ra, giá dịch vụ tại cảng biển có rất nhiều loại, trong đó có 04 loại giá cơ bản chiếm tỷ trọng chi phí cao nhất (là giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải, dịch vụ cầu, bến phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt) đã được nhà nước quản lý bằng định giá (khung giá), doanh nghiệp chỉ được áp dụng mức giá nằm trong khung giá nên mức giá đã được nhà nước kiểm soát. Các loại giá khác dựa trên kết quả đàm phán của doanh nghiệp tại thời điểm ký kết hợp đồng mà không dựa trên giá kê khai.

Như vậy, với các lý do nêu trên, quy đinh doanh nghiệp phải bán đúng giá kê khai là không phù hợp với thông lệ quốc tế và thực tế hoạt động của doanh nghiệp. Mức giá doanh nghiệp kê khai gửi cơ quan chuyên ngành không phản ảnh giá thực tế trên thị trường.

b) Phát sinh thủ tục hành chính và chi phí cho doanh nghiệp: Việc quy định doanh nghiệp nộp kê khai cho Cục Quản lý giá hoặc Sở Tài chính địa phương sẽ phát sinh thủ tục hành chính cho doanh nghiệp, đồng thời tạo áp lực cho cơ quan quản lý nhà nước khi tiếp nhận kê khai giá do số lượng doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại cảng biển rất lớn (hơn 200 doanh nghiệp cảng, 70 doanh nghiệp lai dắt, 12 công ty hoa tiêu, và rất nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khác). Thực tế trong quá trình làm việc với doanh nghiệp, rất nhiều doanh nghiệp chưa thực hiện việc kê khai với Sở Tài chính, do dịch vụ hàng hải mang tính chuyên môn đặc thù cao, Sở Tài chính rất khó khăn trong việc rà soát được hết các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng hải tại địa phương.

c) Việc kê khai tạo ra sự quản lý chồng chéo giữa các bộ ngành, theo quy định hiện hành, Bộ Tài chính tiếp nhận văn bản kê khai giá của doanh nghiệp nhưng không thực hiện công tác định giá mà do Bộ Giao thông vận tải là cơ quan định giá dịch vụ tại cảng biển (quy định khung giá). Điều này tạo ra sự chồng chéo, không thống nhất trong công tác quản lý giữa các bộ ngành và gây khó khăn cho doanh nghiệp trong quá trình thực hiện.

Vì các lý do nêu trên, việc tiếp nhận văn bản kê khai giá của Bộ Tài chính không mang ý nghĩa trong công tác quản lý giá dịch vụ tại cảng biển, mức giá kê khai không phản ánh mức giá thực tế. Đề nghị sửa đổi Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật giá và Nghị định số 146/2016/NĐ-CP, theo đó đưa dịch vụ tại cảng biển ra ngoài danh mục hàng hóa dịch vụ kê khai giá.

**C. Nhóm dịch vụ niêm yết giá:**

Theo quy định tại Nghị định số 146/2016/NĐ-CP ngày 02/11/2016 của Chính phủ quy định về việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển.

Đối tượng thực hiện niêm yết giá: Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại cảng biển; hãng tàu vận tải container

Hình thức niêm yết: Thông báo công khai mức giá của doanh nghiệp trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp, trụ sở doanh nghiệp hoặc bằng các hình thức thích hơp; Gửi thông báo đến Cục Hàng hải Việt Nam về địa chỉ nơi niêm yết giá dịch vụ. Qua thời gian kiểm tra, rà soát, hầu hết các doanh nghiệp cảng biển, hoa tiêu, lai dắt, hãng tàu biển Việt Nam và nước ngoài đều đã thực hiện việc niêm yết mức giá trên trang thông tin điện tử và đã gửi thông báo về Cục Hàng hải Việt Nam.

Một số loại giá dịch vụ thực hiện niêm yết có tác động lớn đến thị trường hàng hải cũng như nhận được sự quan tâm của cộng đồng khách hàng đặc biệt trong thời gian vừa qua là giá cước vận tải container và các loại phụ thu của hãng tàu.

1. Giá cước vận tải container:

Giá cước vận tải biển phụ thuộc vào nhiều yếu tố, như khoảng cách vận chuyển, quy mô kinh tế, hoạt động của cảng, cán cân thương mại và loại dịch vụ được cung cấp. Nhưng một trong những yếu tố quan trọng nhất quyết định giá cước là sự cạnh tranh. Bằng chứng là nguồn cung vận tải càng nhiều thì giá cước sẽ giảm và khách hàng sẽ được hưởng lợi.

a) Giá cước vận tải container nội địa và phụ thu của hãng tàu

- Đối với giá cước vận tải nội địa:

Dịch vụ tuyến vận tải container nội địa, hiện nay có 09 hãng tàu container Việt Nam sở hữu và khai thác 40 tàu container vận tải nội địa, sản lượng vận tải trong vài năm trở lại đây trung bình đạt 7-8 triệu tấn/năm. Về giá cước vận tải nội địa được giữ ổn định trong nhiều năm và ít có sự biến động do thị trường luôn có sự cạnh tranh để giành nguồn hàng. Trong thời gian ảnh hưởng của dịch Covid-19, giá cước có sự biến động từ cuối năm 2021, tuy nhiên đến cuối năm 2021 giá cước đã giảm trở lại, mức giá tại thời điểm cuối năm 2022 giảm gần bằng mức giá trước đại dịch. Qua rà soát, tất cả các hãng tàu đã niêm yết giá cước vận tải trên trang thông tin điển tử của hãng tàu. Tuy nhiên mức giá ký hợp đồng với khách hàng thấp hơn giá niêm yết. Các hãng cũng có chính sách giá khác nhau đối với từng đối tượng khách hàng (khách hàng ký hợp đồng dài hạn, khách hàng nhỏ lẻ, khách hàng vãng lai). Mức giá thực tế ký kết hợp đồng với khách hàng không được công khai do bí mật kinh doanh của từng hãng tàu.

*Bảng giá cước vận tải container nội địa*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Tên công ty | Hải Phòng - HCM | | HCM - HP | |
| Cont 20’ | Cont 40’ | Cont 20’ | Cont 40’ |
| Cty VTB Vinafco | 7.100.000 | 8.100.000 | 3.800.000 | 6.300.000 |
| Cty Hàng hải Vsico | 6.500.000 | 7.800.000 | 2.500.000 | 4.500.000 |
| Công ty Gemadept | 6.700.000 | 7.700.000 | 2.600.000 | 5.000.000 |
| Công ty VTB GLS | 6.600.000 | 7.600.000 | 2.600.000 | 4.600.000 |
| Công ty VTB VMIC | 6.500.000 | 7.500.000 | 2.200.000 | 4.500.000 |

- Đối với Phụ thu ngoài giá của hãng tàu nội địa:

Đối với tuyến vận tải nội địa, các hãng tàu thu khoảng 02-03 loại phụ thu, là giá THC, phụ thu nhiên liệu (LSS), phụ thu chứng từ. Mức giá và các loại phụ thu tùy thuộc chính sách từng hãng tàu, ngoài ra có một số loại phụ thu được các hãng niêm yết nhưng chưa áp dụng như: Phụ thu vệ sinh, phụ thu hóa chất…

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tên công ty | Phụ thu THC | | Phụ thu nhiên liệu (LSS) | | Phụ thu chứng từ  (DO) | |
| Cont 20’ | Cont 40’ | Cont 20’ | Cont 40’ | Cont 20’ | Cont 40’ |
| Cty VTB Vinafco |  |  | 300.000 | 300.000 | 100.000 | 100.000 |
| Cty Hàng hải Vsico | 600.000 | 1.000.000 |  |  | 100.000 | 100.000 |
| Công ty Gemadept | 600.000 | 1.000.000 | 300.000 | 300.000 | 150.000 | 150.000 |
| Công ty VTB GLS | 300.000 | 500.000 |  |  |  |  |
| Công ty VTB VMIC | 300.000 | 6.000.000 | 300.000 | 300.000 |  |  |

b) Giá cước vận tải container xuất nhập khẩu và phụ thu của hãng tàu

b1) Giá cước vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu:

Tại Việt Nam có khoảng 38 hãng tàu container nước ngoài cung cấp dịch vụ vận tải container, đảm nhận trên 90% sản lượng hàng hóa xuất nhâph khẩu, nhưng trong đó thị phần tập trung vào 10 hãng tàu lớn nhất. Về việc niêm yết, hầu hết các hãng đều đã thực hiện việc niêm yết giá cước và phụ thu ngoài giá cước trên trang thông tin điện tử của hãng tàu.

- Chính sách giá cước của hãng tàu:

Với hình thức hoạt động của hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam, doanh thu từ giá cước vận tải và các loại phụ thu theo giá cước của hãng tàu được chuyển về công ty mẹ tại nước ngoài, hãng tàu thực hiện nộp thuế nhà thầu và các loại thuế phí khác theo quy định của pháp luật Việt Nam. Quyền quyết định giá cước và chính sách giá thuộc công ty mẹ ở nước ngoài, đại diện hãng tàu tại Việt Nam không được quyết định giá cước.

Các trường hợp ưu đãi, giảm giá hoặc chiết khấu đối với các đối tượng khách hàng: Qua kết quả làm việc với hãng tàu, các hãng đều có chính sách giá cước đối với từng đối tượng khách hàng, mức giá cụ thể do đàm phán giữa hai bên và thường thấp hơn nhiều mức giá niêm yết. Đối với khách hàng ký hợp đồng dài hạn, giá cước được giữ cố định và không thay đổi trong thời gian hợp đồng còn hiệu lực. Các mức giá ký kết hợp đồng với từng khách hàng thường không được hãng tàu công khai với lý do bí mật kinh doanh của hãng. Đối với khách hàng nhỏ lẻ, không ký kết hợp đồng dài hạn, giá cước biến động theo thị trường. Đối với khách hàng là đại lý, công ty giao nhận trung gian (forwarder) khi ký kết hợp đồng vận tải với hãng tàu được coi như khách hàng của hãng tàu, các hãng tàu không can thiệp vào mức giá các forwarder chào bán ra cho chủ hàng.

- Phương thức đặt chỗ trên tàu tại Việt Nam:

Tỷ lệ hàng hóa xuất nhập khẩu trực tiếp đặt chỗ từ Việt Nam thấp, chủ yếu khách hàng theo hình thức mua CIF (chiếm 80%), bán FOB (chiếm 20%) (giao nhận hàng tại cầu cảng Việt Nam). Đối với tuyến đi Châu Mỹ, tỷ lệ đặt chỗ tại Việt Nam chỉ chiếm 10% và phần lớn được thực hiện thông qua các công ty giao nhận, đại lý (forwarder), nên việc ký hợp đồng vận tải và trả giá cước vận tải thường do đối tác nước ngoài (người mua hoặc người bán) đảm nhận. Chủ hàng Việt Nam ký kết hợp đồng vận tải trực tiếp với hãng tàu thường là các tập đoàn, công ty lớn, sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu ổn định. Còn các chủ hàng nhỏ thường không ký kết hợp đồng trực tiếp với hãng tàu mà thông qua các forwarder vì họ cung cấp thêm các dịch vụ khác ngoài vận chuyển (như khai báo hải quan, vận tải từ kho tới kho, ngoài ra còn có chính sách ưu đãi về tài chính như được nợ cước).

b2) Các loại phụ thu ngoài giá cước

Phụ thu ngoài giá cước của hãng tàu thường chia ra làm hai loại, phụ thu theo giá cước (surcharge) như phụ thu tỷ giá xăng dầu và phụ thu tại nước sở tại (localcharge) như THC (Terminal Handling Charge), vệ sinh container, chứng từ... Theo bảng niêm yết của hãng tàu, có rất nhiều loại phụ thu được niêm yết trên trang thông tin điện tử, các loại phụ thu được áp dụng tùy thuộc vào thời điểm phát sinh dịch vụ đó.

Theo báo cáo của hãng tàu, mức giá của các loại phụ thu này gần như được giữ nguyên từ năm 2020 đến nay, một số hãng có điều chỉnh các loại phụ giá khi phát sinh dịch vụ trong quá trình hoạt động, cụ thể phụ thu xăng dầu một số hãng bắt đầu thu từ đầu năm 2022 khi giá xăng dầu tăng cao). Các loại phụ thu hãng tàu áp dụng tại Việt Nam như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Hãng tàu | THC | | Seal (hàng xuất) | B/L (hàng xuất) | Telex (hàng nhập) | Vệ sinh cont (hàng nhập) | AMS (hải quan Mỹ) |
| 20’ | 40’ |
| APL | 106 | 167 | 9 | 32 | 41 |  | 32,0 |
| CMA- CGM | 112,7 | 174,3 | 10 | 36 | 41 | 5-10 | 30,0 |
| COSCO | 105 | 165 | 8 | 35 | 21 |  | 30,0 |
| EVERGREEN | 105 | 163 | 9 | 33 | 25 | 5-10 | 30,0 |
| HAPAG LLOYD | 105 | 165 | 8 | 30 | 26 | 8 | 36,0 |
| HEUNG –A | 114 | 171 | 8 | 35 | 16,5 |  | 28,5 |
| INTERASIA | 112,1 | 171 | 9 | 37 | 28 |  |  |
| CKLINE | 115 | 177 | 9 | 35 | 17 |  |  |
| KMTC | 120 | 180 | 9 | 39 | 16 |  | 30,0 |
| MAERSK | 107 | 167 | 8 | 32 | 30 | 9 | 30 |
| MCC | 110 | 171 | 8 | 36 | 32 |  |  |
| MSC | 115 | 170 | 9 | 35 | 35 | 9 | 30 |
| NAMSUNG | 115 | 171 | 9 | 36 | 18 |  | 30,0 |
| OOCL | 113 | 175 | 7,6 | 34,7 | 22 | 5-10 |  |
| PIL | 110 | 163 | 9 | 37 | 16 |  | 30 |
| HMM | 110 | 170 | 9 | 37 | 30 | 8 | 30 |
| SITC | 106 | 163 | 9 | 32 | 18 |  |  |
| YANGMING | 109 | 173 | 9 | 38 | 24 | 8 | 28,0 |
| ZIM | 110 | 172 | 8 | 35 | 26 |  | 30,0 |
| ONE | 98 | 153 | 7 | 30 | 13 | 9 | 35,0 |
| TSL | 111 | 167 | 8,6 | 37 | 28 |  |  |
| WANHAI | 111 | 168 | 9 | 37 | 27 |  |  |
| SMLINES | 107 | 165 | 8 | 39 | 39 |  |  |
| RIZHAO | 105 | 165 | 8 | 35 | 35 |  |  |
| SINOKOR | 114 | 171 | 8,5 | 37 | 17 |  | 30 |
| RCL | 111 | 168 | 8,5 | 39 | 24 |  |  |

- Các thụ thu được chia ra áp dụng cho từng đối tượng hàng xuất và hàng nhập, đối với hàng xuất chủ yếu là THC, chứng từ, kẹp chì, khai báo hải quan (đối với hàng đi Mỹ và Châu Âu); Phụ thu đối với hàng nhập khẩu là THC, vệ sinh container, điện giao hàng. Trong đó THC chiếm tỷ trọng lớn nhất, tất cả các hãng tàu đều thu THC, ngoài ra một số ít hãng tàu còn thu thêm như mất cân bằng container, sửa chữa container, khai báo trọng tải hàng hóa. Đối với một số loại phụ thu không thường xuyên, xuất hiện tại từng thời điểm hoặc theo mùa vụ tùy thuộc vào từng thời điểm và hãng tàu có chính sách áp dụng khác nhau (ví dụ phụ thu kẹt cảng, thụ thu xăng dầu...).

- Với các nội dung được niêm yết trên Website, các loại phụ thu chỉ thể hiện mức giá, không nêu cụ thể lý do thu, thời điểm bắt đầu thu và kết thúc. Mức giá các loại phụ thu do hãng tàu tự đưa ra mà không có sự thỏa thuận với khách hàng.

b3) Giá phụ thu THC:

Giá THC: Là phụ thu có mức giá cao nhất là giá mà hãng tàu thu của khách hàng xuất nhập khẩu đối với hàng hoá container để chi trả các chi phí tại cảng, trong đó có giá bốc dỡ container.

Về cơ cấu giá THC: Theo báo cáo của một số hãng tàu, giá THC bao gồm các chi phí như sau: Giá bốc dỡ container, giá bốc dỡ container rỗng, chi phí liên quan đến chuyển tải, chi phí liên quan đến vận tải rỗng, chi phí liên quan đến cảng (buộc cởi dây, đổ rác, đại lý phí), chi phí liên quan đến hành chính và bảo hiểm...

Tại Việt Nam, hãng tàu đang thu giá THC là 120 USD/cont20’ và 180 USD/cont 40’, và trả cho cảng giá bốc dỡ container bằng khoảng 30-45% giá THC. Mức giá bốc dỡ container của Việt Nam đang thấp nhất trong khu vực, điều này sẽ mang lại nguồn lợi lớn cho hãng tàu nước ngoài vì biên độ chênh lệch giữa giá THC và giá bốc dỡ lớn. Do vậy, cần thiết phải xây dựng quy định để điều tiết lại tỉ lệ giữa giá bốc dỡ tại cảng biển với giá THC (giảm biên độ chệnh lệch) để bảo đảm lợi ích cho doanh nghiệp cảng biển Việt Nam, đồng thời phải bổ sung cơ chế quản lý giá THC chặt chẽ hơn để hãng tàu không tuỳ tiện tăng giá THC khi cảng điều chỉnh giá bốc dỡ.

*Giá THC và tỷ lệ giá bốc dỡ container trong giá THC*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên nước** | **Hãng tàu thu giá THC** | | **Giá bốc dỡ trả cho cảng** | | **Tỷ lệ giá bốc dỡ trong giá THC** |
| **20’** | **40’** | **20’** | **40’** |
| 1 | Việt Nam | 120 | 170 | 33 - 52 | 50 - 77 | 27 – 45 % |
| 2 | Campuchia | 130 | 180 | 65 | 99 | 50 – 55 % |
| 3 | Indonesia | 95 | 145 | 83 | 125 | 86 – 88 % |
| 4 | Malaysia | 100 | 145 | 75 | 122 | 75 – 84 % |
| 5 | Philippines | 171 | 214 | 98 | 137 | 57 – 64 % |
| 6 | Singapore | 154 | 238 | 111 | 159 | 66 – 72 % |

*(Nguồn: Giá niêm yết trên trang Website của hãng tàu)*

Theo kết quả nêu trên, tại các nước khác, giá bốc dỡ container hầu hết bằng từ 50 - 88% giá THC, tuy nhiên tại Việt Nam, giá bốc dỡ container chỉ bằng 27 - 45% giá THC. Ngoài ra, với đặc thù ngành hàng hải Việt Nam, hàng hóa xuất nhập khẩu phần lớn do hãng tàu nước ngoài đảm nhận (chiếm trên 90%), điển hình như tại khu cảng nước sâu lớn nhất Cái Mép - Thị Vải, 100% các tàu mẹ cập khu cảng này đều do các hãng tàu nước ngoài khai thác. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam thường sử dụng hình thức mua CIF, bán FOB (giao hàng đến cầu cảng Việt Nam) chiếm khoảng 80-90% nên quyền thuê phương tiện và trả giá cước vận tải do đối tác nước ngoài đảm nhận, do vậy việc điều chỉnh giá bốc dỡ container không ảnh hưởng đến giá cước vận tải.

b4) Một số tồn tại bất cập trong việc niêm yết giá và hoạt động vận tải

- Về niêm yết giá:

+ Giá cước niêm yết không phản ánh giá cước thực tế, các hãng tàu có chính sách giá cước khác nhau đối với các đối tượng khách hàng khác nhau và giá cước thực tế thường thấp hơn giá niêm yết, giá cước thực tế không được công khai niêm yết và được hãng giải thích là do bí mật kinh doanh.

+ Các loại phụ thu được niêm yết chỉ thể hiện mức giá, không ghi chi tiết thời điểm bắt đầu và kết thúc, không nêu rõ lý do thu, không lưu lại thời gian niêm yết và các lần thay đổi niêm yết. Mức giá do hãng tàu tự quyết định và ấn định thu của khách hàng mà không có sự thỏa thuận giữa hai bên. Chủ hàng Việt Nam thường không phải là người đàm phán ký kết hợp đồng vận tải (do chủ yếu mua FOB, bán CIF), nên các điều khoản hãng tàu đưa ra chủ hàng buộc phải chấp nhận để lấy được hàng. Giá các loại phụ thu của hãng tàu không được đăng ký kê khai với cơ quan có thẩm quyền mà do hãng tàu tự quyết định nên không kiểm soát được mức giá và các loại phụ thu. Do vậy, cần thiết phải ban hành cơ chế quản lý cao hơn cơ chế niêm yết giá (cơ chế kê khai giá).

- Về quản lý tuyến hoạt động:

Theo quy định của pháp luật Việt Nam, trước năm 2005, pháp luật quy định quản lý tuyến vận tải, theo đó các hãng tàu khi đưa tàu vào hoạt động phải đăng ký tuyến vận tải với Cục Hàng hải Việt Nam. Tuy nhiên từ năm 2005 đến nay, quy định về quản lý tuyến đã bãi bỏ, hiện tại các hãng tàu khi hoạt động tại Việt Nam không phải đăng ký tuyến vận tải, việc mở tuyến, bỏ tuyến, bổ sung hay rút tàu đều do hãng tàu tự quyết định. Việc bỏ quy định đăng ký tuyến vận tải giảm thủ tục hành chính cho doanh nghiệp, linh hoạt trong mở và rút tuyến vân tải, điều này phù hợp khi thị trường ổn định. Tuy nhiên, khi thị trường có sự biến động như trong thời gian dịch bệnh COVID-19, chuỗi cung ứng bị tắc nghẽn, đã bộc lộ nhiều bất cập gây khó khăn cho hoạt động hàng hải. Trên cơ sở thống kê của doanh nghiệp cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải, tình trạng hãng tàu trễ chuyến thường xuyên xảy ra, đồng thời do giá cước tăng cao và khan hiếm nguồn cung tàu, các hãng đã điều chỉnh lịch trình tàu sang các tuyến có giá cước cao hơn làm ảnh hưởng tới việc vận tải hàng hóa. Việc không đăng ký tuyến gây ra một số bất cập như các hãng tàu không có sự cam kết nhất định về tuyến và lịch trình cụ thể, chủ hàng không chủ động được kế hoạch vận tải hàng hóa khi hãng tàu tự ý bỏ tuyến, hay hủy chuyến.

Để nâng cao quản lý hoạt động của tàu thuyền vào cảng, tránh tạo ra sự tùy tiện trong việc hãng tàu tự ý bỏ tuyến, chậm chuyến hoặc hủy đặt chỗ gây thiệt hại cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu, đề tài đề xuất một số giải pháp về quản lý tuyến:

Trước mắt, trong thời gian nghiên cứu đề xuất xây dựng văn bản quy phạm pháp luật về quản lý tuyến vận tải, kiến nghị bổ sung quy định đăng ký tuyến (đối với tuyến vận tải cố định như tuyến vận tải container) vào Nội quy cảng biển, thời gian đầu thí điểm tại một số cảng biển lớn tại ba khu vực như: Hải Phòng, Đà Nẵng, Vũng Tàu, TP.Hồ Chí Minh. Nội dung đăng ký tuyến bao gồm: Tên tuyến vận tải, lịch trình vận tải, dự kiến sản lượng hàng hóa bốc, dỡ tại cảng, loại hàng.... Cơ quan tiếp nhận đăng ký tuyến là Cảng vụ hàng hải nơi tàu vào hoạt động. Trường hợp bổ sung thêm tuyến, chủ tàu được phép đưa tàu vào hoạt động ngay và phải hoàn tất thủ tục đăng ký tuyến sau 15 ngày đưa tàu vào. Trường hợp hủy, bỏ tuyến phải báo cáo, giải trình với cơ quan đăng ký tuyến, nêu rõ lý do và phương án khắc phục hậu quả cho chủ hàng. Trường hợp tàu vào cảng chậm so với lịch trình đã đăng ký phải thông báo rõ thời gian chậm chuyến, dự kiến thời gian tàu vào cảng. Sau thời gian 06 tháng thực hiện thí điểm, sẽ tổng kết đánh giá và đề xuất bổ sung quy định trong văn bản quy phạm pháp luật để áp dụng thống nhất tại các cảng biển trên toàn quốc.

**CHƯƠNG 4.**

**Đánh giá công tác quản lý giá dịch vụ tại cảng biển hiện nay**

**I. Hệ thống văn bản pháp luật quản lý giá dịch vụ tại cảng biển**

1. Quy định của pháp luật hiện hành

- Về định giá dịch vụ tại cảng biển

Trước năm 2015, hệ thống giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam vận hành theo cơ chế thị trường, theo quy định của luật giá (trừ khu vực Cái Mép - Thị Vải áp dụng cơ chế giá tối thiểu từ năm 2013) theo đó, dịch vụ tại cảng biển do doanh nghiệp tự quyết định. Giá dịch vụ tại cảng biển phải thực hiện kê khai với cơ quan có thẩm quyền (Bộ Tài chính hoặc Sở Tài chính theo phân cấp) và niêm yết giá theo quy định.

Từ năm 2015, khi Bộ Luật hàng hải Việt Nam được sửa đổi và có hiệu lực, theo Điều 90 đã quy định:

*“2. Giá dịch vụ tại cảng biển bao gồm:*

*a) Giá dịch vụ bốc dỡ container, giá dịch vụ hoa tiêu, giá dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo và giá dịch vụ lai dắt tại cảng biển;*

*b) Giá các dịch vụ khác tại cảng biển*

*3. Doanh nghiệp quyết định mức giá dịch vụ quy định tại điểm a khoản 2 Điều này trong khung giá do Bộ Giao thông vận tải quyết định*

*4. Doanh nghiệp quyết định mức giá quy định tại điểm b khoản 2 Điều này”*

*5. Doanh nghiệp thực hiện việc kê khai giá với cơ quan có thẩm quyền và niêm yết theo quy định”*

Theo đó, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 14/11/2016 ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ container, dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam và Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT ban hành khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải và dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo. Sau đó được thay thế bằng Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải ban hành khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam.

- Về kê khai giá:

Theo quy định tại Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của luật giá và Nghị định số 149/2016/NĐ-CP sửa đổi bổ sung Nghị định số 177/2013/NĐ-CP, Điều 15 quy định giá dịch vụ thuộc danh mục kê khai giá.

Thông tư số 56/2014/TT-BTC ngày 28/4/2014 của Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện Nghị định số 177/2013/NĐ-CP và Thông tư số 233/2016/TT-BTC sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 56/2014/TT-BTC); Điều 14 quy định Bộ Tài chính (Cục Quản lý giá và Sở Tài chính) chủ trì tiếp nhận, rà soát văn bản kê khai giá dịch vụ tại cảng biển

- Về niêm yết giá:

Điều 149 của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam, cụ thể khoản 2 quy định Doanh nghiệp thực hiện việc niêm yết giá theo quy định của pháp luật về giá và niêm yết phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển theo quy định của Chính phủ.

Nghị định số 146/2016/NĐ-CP ngày 02/11/2016 của Chính phủ quy định việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển, theo đó doanh nghiệp phải niêm yết công khai giá dịch vụ tại cảng biển trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp hoặc tại trụ sở doanh nghiệp.

- Về hướng dẫn phương pháp định giá hàng hoá dịch vụ:

Thông tư số 25/2014/TT-BTC của Bộ Tài chính

2. Thuận lợi và hạn chế

a) Thuận lợi

- Hiện nay, các quy định pháp luật hiện hành về cảng biển, quản lý giá dịch vụ tại cảng biển, vận tải biển được ban hành, cập nhật, sửa đổi, bổ sung, thay thế hợp lý nhằm dự báo hầu hết các vấn đề phát sinh trong lĩnh vực hàng hải, kiến tạo hành lang pháp lý đầy đủ, rõ ràng để hoạt động hàng hải được phát triển. Hơn nữa, sự quan tâm của Chính phủ về chính sách ngày càng tăng thông qua hàng loạt chính sách như: Nghị quyết số 36-NQ/TW về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030 và định hướng đến năm 2050. Đồng thời có các chính sách tại cảng như giảm tải các thủ tục hành chính như thủ tục tàu ra vào cảng, hải quan điện tử, thủ tục kê khai thuế qua mạng,... đã tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp thực hiện quyền và nghĩa vụ, góp phần thúc đẩy ngành vận tải hàng hải phát triển mạnh. Hệ thống cơ sở hạ tầng và hệ thống cảng biển nước sâu với trang thiết bị hiện đại, tiếp cận được tàu có trọng tải lớn nhất thế giới ra vào làm hàng, đủ khả năng đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển.

- Quy định về khung giá dịch vụ đã mang lại hiệu quả tích cực cho doanh nghiệp, góp phần bình ổn giá dịch vụ, tăng doanh thu của các cảng bảo đảm ổn định hoạt động của doanh nghiệp và nguồn vốn tái đầu tư cơ sở hạ tầng. Đồng thời, giảm được sự cạnh tranh không lành mạnh trong việc giảm giá xuống rất thấp để thu hút khách hàng hoặc tăng giá quá cao đối với dịch vụ mang tính chất độc quyền.

b. Hạn chế

- Tập quán xuất nhập khẩu của Việt Nam thường mua CIF bán FOB và hàng hóa xuất nhập khẩu tại Việt Nam vẫn do các doanh nghiệp FDI thực hiện dẫn tới cơ hội vận chuyển dành cho các hãng tàu nước ngoài. Thị phần vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam chủ yếu do hãng tàu nước ngoài đảm nhận, chiếm 95%. Kinh nghiệm đàm phán của doanh nghiệp Việt Nam thường thấp, do vậy các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại cảng biển thường bị các hãng tàu nước ngoài ép giá.

- Hệ thống cảng biển Việt Nam do hơn 200 doanh nghiệp quản lý và thai thác, cầu bến bị chia nhỏ lẻ, tạo ra sự cạnh tranh gay gắt giữa các doanh nghiệp để giành thị phần trong cùng một khu vực, dẫn đến sự cạnh tranh không lành mạnh, ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và nguồn thu của doanh nghiệp.

- Giá dịch vụ hoa tiêu hang hải và giá dịch vụ sử dụng cầu bến phao neo trong Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT được giữ nguyên từ mức phí từ Thông tư số 01/2016/TT-BGTVT nên chưa phản ảnh được chi phí phí giá thành thực tế và chưa phù hợp theo quy định tại Thông tư số 25/2014/TT-BTC ngày 17/2/2014 của Bộ Tài chính.

- Phương pháp tính giá theo quy định tại Thông tư số 25/2014/TT-BTC ngày 17/2/2014 của Bộ Tài chính hướng dẫn tính theo định mức, nên chưa phản ánh sát với chi phi thực tế mà doanh nghiệp phải bỏ ra khi thực hiện dịch vụ.

- Các quy định về niêm yết giá cước và phụ thu ngoài giá, giá dịch vụ tại cảng biển chưa mang lại nhiều ý nghĩa trong việc quản lý, kiểm tra, giám sát giá. Các loại phụ thu của hãng tàu không được đăng ký với cơ quan có thẩm quyền mà do hãng tàu tự quyết định nên không kiểm soát được mức giá và các loại phụ thu.

- Giá nhiên liệu tăng cao và biến động tác động lớn tới chi phí hoạt động của doanh nghiệp, trong khi giá các loại dịch vụ tại cảng biển không tăng hoặc tăng không đáng kể.

**II. Hệ thống pháp luật quản lý giá và kinh nghiệm của một số nước trên thế giới.**

1. Hệ thống pháp luật của một số nước

a) Tại Singapore: Chính phủ không quy định giá cước vận tải, phụ thu ngoài giá và giá dịch vụ tại cảng biển. Mức giá do thị trường tự quyết định. Về kê khai, niêm yết giá, Chính phủ không quy định doanh nghiệp phải thực hiện kê khai, niêm yết giá. Đối với các loại phụ thu ngoài giá cước, các hãng tàu thu các loại phụ thu của khách hàng trong đó có giá THC như Việt Nam, Chính phủ không quản lý các loại phụ thu và mức giá.

b) Tại Trung Quốc: Chính phủ không quy định giá cước vận tải, giá phụ thu và giá dịch vụ tại cảng biển, mức giá do thị trường quyết định. Về kê khai giá, doanh nghiệp phải đăng ký kê khai giá cước từ Trung Quốc đi thị trường nước ngoài và giá các loại phụ thu với Bộ Giao thông Trung Quốc, thời gian có hiệu lực ngay khi được cơ quan nhà nước chấp thuận. Trong trường hợp mức giá thỏa thuận với khách hàng khác với mức giá đã đăng ký, hãng tàu phải thực hiện đăng ký lại mức giá đó.

Trong trường hợp giá cao bất thường, cơ quan nhà nước sẽ tổ chức kiểm tra, giám sát giá và khi đó doanh nghiệp phải cung cấp đầy đủ các hóa đơn, chứng từ để chứng minh việc tăng giá có phù hợp hay không (trong thời gian vừa qua, Chính phủ Trung Quốc đã thành lập đoàn kiểm tra giá cước đối với hãng tàu, với nỗ lực giảm giá cước dịch vụ tăng cao đột biến, tuy nhiên đến nay mức giá cước tại Trung Quốc vẫn chưa có dấu hiệu giảm).

Để làm trong sạch và chuẩn hóa thị trường, ngày 29/7/2020, Ủy ban cải cách và Phát triển Trung Quốc, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Thương mại, Ủy ban giám sát và quản lý tài sản nhà nước phát hành “Phương án hành động làm sạch và quy chuẩn hóa thu giá, phí tại cảng biển”, theo đó đối với các khoản phí nhà nước quy định sẽ rà soát lại chi phí thực tế để làm căn cứ điều chỉnh mức phí cho phù hợp; Hoàn thiện hệ thống danh mục thu phí nhằm minh bạch hóa các khoản thu tại cảng, nhằm mục đích giảm chi phí cho hàng hóa xuất nhập khẩu; Đối với các loại giá theo thị trường, khi cần thiết Chính phủ sẽ tiến hành điều tra giá thành để làm cơ sở xây dựng hợp lý các chính sách liên quan và chuẩn hóa thị trường. Kế hoạch hoàn thiện 2021-2022.

Về đăng ký tuyến vận tải: Chính phủ Trung Quốc yêu cầu hãng tàu khi vào hoạt động chuyên tuyến tại cảng biển Trung Quốc phải đăng ký tuyến vận tải, nội dung đăng ký tuyến bao gồm: Mẫu đăng ký, Giấy đăng ký kinh doanh, Dịch vụ dự kiến tại Trung Quốc, Hành trình và giá cước, 10 bộ vận đơn, Thư chỉ định đại lý, Đăng ký mẫu dấu của doanh nghiệp.

c) Tại Nhật Bản: Nhà nước không điều chỉnh giá cước, phụ thu và giá dịch vụ tại cảng biển, giá do thị trường quyết định trên cơ sở thỏa thuận giữa hãng tàu và chủ hàng. Về niêm yết giá, Chính phủ có quy định hãng tàu thông báo giá cước và phụ thu cho Bộ Giao thông vận tải, tuy nhiên việc thông báo không được cập nhật kịp thời. Đối với giá dịch vụ tại cảng biển, Chính phủ yêu cầu doanh nghiệp phải kê khai biểu giá với cơ quan có thẩm quyền, Chính phủ không quy định khung giá và không can thiệp vào mức giá của doanh nghiệp. Giá do doanh nghiệp tự quyết định và phải gửi thông báo với cơ quan nhà nước.

- Tại Hoa Kỳ: Chính phủ Hoa Kỳ không điều chỉnh giá cước, phụ thu và giá dịch vụ tại cảng biển, mức giá được quyết định theo thị trường. Về kê khai giá, Chính phủ yêu cầu doanh nghiệp phải thực hiện kê khai giá với cơ quan có thẩm quyền và niêm yết công khai giá dịch vụ (Ủy ban liên bang Hàng hải Hoa Kỳ chịu trách nhiệm về quản lý, giám sát việc kê khai, niêm yết giá), trong trường hợp tăng giá phải thông báo cho cơ quan có thẩm quyền trước 30 ngày mới được áp dụng, tuy nhiên một số trường hợp cơ quan nhà nước có thể cho phép áp dụng sớm hơn 30 ngày. Khi giảm giá được phép áp dụng ngay.

Về đăng ký tuyến vận tải: Chính phủ Hoa Kỳ có quy định hãng tàu hoạt động tại cảng biển Hoa Kỳ phải đăng ký tuyến vận tải với cơ quan có thẩm quyền.

d) Tại Việt Nam:

Đối với giá cước vận tải và các loại phụ thu: Việt Nam không quy định điều chỉnh giá cước và phụ thu, giá cước do thị trường quyết định (tương đương cơ chế của 04 nước). Về kê khai giá cước và phụ thu: Chính phủ không quy định kê khai giá. Về niêm yết giá, hãng tàu phải công khai niêm yết giá trên trang thông tin điện tử và gửi thống báo cho cơ quan nhà nước. Trong trường hợp tăng giá, hãng tàu phải niêm yết trước 15 ngày mới được áp dụng, trường hợp giảm giá được áp dụng ngay (tương đương với cơ chế của Hoa Kỳ).

Đối với giá dịch vụ tại cảng biển: Mức giá do doanh nghiệp tự quyết định, đối với 04 loại giá (hoa tiêu, cầu, bến, phao neo, bốc dỡ container, lai dắt) doanh nghiệp quyết định mức giá theo khung quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT. Về kê khai và niêm yết, doanh nghiệp phải kê khai với cơ quan có thẩm quyền và niêm yết theo quy định (tương đương với cơ chế quản lý của Hoa Kỳ, Trung Quốc và Nhật Bản). Tại Việt Nam có quy định khung giá một số loại dịch vụ, tại 04 nước nêu trên không quy định khung giá, giá hoàn toàn do doanh nghiệp tự quyết định.

Cơ chế quản lý giá của Việt Nam và các nước:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nội dung quy định | Singapore | | Trung Quốc | Nhật Bản | Hoa Kỳ | Việt Nam |
| I. Giá cước và phụ thu | | | | | | |
| Mức giá | Thị trường | | Thị trường | Thị trường | Thị trường | Thị trường |
| Kê khai | Không | | Có | Không | Có | Không |
| Niêm yết | Không | | Có | Có | Có | Có |
| II. Giá dịch vụ tại cảng | | | | | | |
| Mức giá | | Thị trường | Thị trường | Thị trường | Thị trường | Thị trường |
| Khung giá | | Không | Không | Không | Không | Có (4 loại) |
| Kê khai | | Không | Không | Không | Không | Có |
| Niêm yết | | Không | Có | Có | Có | Có |

Như vậy, so với 04 nước, Singapore có quy định thông thoáng nhất, gần như Chính quy định doanh nghiệp phải kê khai, niêm yết giá. Đối với các nước còn lại như Trung Quốc, Nhật Bản, Hoa Kỳ và Việt Nam các quy định về kê khai, niêm yết gần như tương đồng nhau, tuy nhiên Việt Nam và Hoa Kỳ có quy định trong trường hợp tăng giá phải niêm yết trước 15 ngày (đối với Việt Nam) và 30 ngày (đối với Hoa Kỳ) mới được áp dụng, Trung Quốc và Nhật Bản không quy định về thời gian niêm yết khi tăng giá. Về đăng ký tuyến: Trung Quốc và Hoa Kỳ có yêu cầu đăng ký tuyến.

2. Kinh nghiệm quản lý giá cước của một số nước trên thế giới

Thị trường vận tải đã hình thành những hãng tàu lớn nhất trên thế giới, hoạt động theo hình thức liên minh, hiện tại có 03 liên minh lớn nhất chiếm khoảng 80% thị phần vận tải. Mặc dù các thành viên không có trao đổi về giá cước theo luật chống độc quyền, tuy nhiên các liên minh đã tác động chủ yếu đến hàng hóa vận tải trên toàn cầu. Sự phụ thuộc quá mức đối với vận chuyển và các dịch vụ liên quan vào các công ty nước ngoài làm cho ngành hàng hải dễ bị lung lay đặc biệt trong thời gian có sự biến động của thị trường. Để xây dựng khả năng phục hồi, và hạn chế sự biến động của giá cước, một số quốc gia đang tăng cường sự đóng góp của các chính sách nhà trong việc điều hành hoạt động hàng hải cũng như quản lý giá cước vận tải. Một số kinh nghiệm của các nước, các khu vực như sau:

- Tại Australia: Vào tháng 3 năm 2022, chính phủ Australia đã thành lập một tổ chức của chính phủ để tăng cường phát triển chuỗi cung ứng của nhà nước và giảm giá cước vận tải. Chính sách đưa ra đang được xem xét bao gồm việc phát triển một đội tàu chở dầu ven biển, tàu chở hàng tổng hợp và tàu ro-ro, cũng như nới lỏng chế độ vận chuyển bằng thuyền để tăng cường liên kết giữa Tây và Đông Úc và với các khách hàng quốc tế. Ngoài ra, còn có các biện pháp nâng cao kỹ năng của lực lượng lao động hàng hải và hỗ trợ ngành đóng tàu địa phương. Nhưng một số các bên liên quan đã bày tỏ sự dè dặt về sự tham gia của chính phủ trong việc quản lý thương mại của các hãng tàu và chi phí cao khi hoạt động dưới cờ Úc.

- Tại Bangladesh: Đạo luật bảo vệ tàu thuyền treo cờ năm 2019 quy định 50% hàng hóa được vận chuyển bởi các tàu địa phương, sẽ được miễn thuế GTGT và ưu tiên neo đậu tại các cảng địa phương. Mục đích là để thúc đẩy đầu tư của các doanh nghiệp địa phương, tăng khả năng cung cấp vận tải và giảm bớt tắc nghẽn trong hoạt động thương mại ở các tuyến xuất khẩu chính. Vào năm 2020, đội tàu quốc gia đã tăng 18% DWT và vào năm 2021 là 19%. Sự tăng trưởng về số lượng tàu container rất đáng ghi nhận, mặc dù các bên liên quan khác tin rằng các biện pháp này chỉ có hiệu quả đối với các chủ hàng lớn hơn.

- Tại Hoa Kỳ: Trong ba tháng tính đến tháng 9 năm 2021, tám trong số các hãng vận tải lớn nhất đã tăng 50% phí lưu kho và phí lưu giữ tại Hoa Kỳ, so với khoảng thời gian ba tháng trước đó, lên tổng cộng 2,2 tỷ đô la. Phí tăng 39% và đôi khi bị tính phí ngay cả khi người gửi hàng không thể tiếp cận container của họ để di chuyển. Đồng thời một số hãng tàu đã bỏ tuyến đã đăng ký để chuyển sang các tuyến có mức giá cước cao hơn. Các bất cập này đã dẫn đến hành động của chính phủ. Vào tháng 6 năm 2022, Quốc hội Hoa Kỳ đã thông qua Đạo luật Cải cách Vận tải biển nhằm thúc đẩy một hệ thống vận tải biển hiệu quả. Yêu cầu xem xét ngay lập tức quy định miễn trừ của Liên minh Châu Âu, trong đó miễn cho các hãng vận tải container khỏi sự kiểm tra của luật cạnh tranh EU và cho phép họ trao đổi thông tin nhạy cảm về mặt thương mại trong việc quản lý số lượng và hoạt động của các tàu trên khắp thế giới. Quy định được gia hạn lần cuối vào tháng 4 năm 2020 và sẽ hết hiệu lực vào tháng 4 năm 2024. Đồng thời, Chính phủ Hoa Kỳ đã có biện pháp xử phạt hành vi ấn định giá dịch vụ ro-ro; và Hapag-Lloyd vì đã áp dụng sai phí lưu giữ và phí lưu chuyển.

- Tại Trung Quốc: Sau nhiều lần khiếu nại từ các chủ hàng, các cuộc tham vấn đã được tổ chức với các hãng tàu để đánh giá việc thu giá cước và phụ phí của hãng tàu. Các công ty vận chuyển đã bị chất vấn về cách họ tăng giá cước một cách đồng bộ. Quy định và giám sát chặt chẽ hơn đối với hoạt động vận tải và hành vi của người vận chuyển sẽ hỗ trợ tính minh bạch, công bằng và khả năng cạnh tranh. Để bảo vệ quyền lợi của người gửi hàng, các cơ quan cạnh tranh đã nhiều lần điều tra và đưa ra phán quyết về các vấn đề cạnh tranh và đã xử phạt 14 hãng tàu khai báo sai giá cước vận tải.

- Tại Hàn Quốc: Đã đệ đơn chống độc quyền đối với hàng chục hãng vận tải, trong đó có cả hãng tàu quốc giá HMM. Chính phủ đã xử phạt 15 hãng tàu vì lý do thông đồng ấn định giá cước vận tải

- Tại Liên minh Châu Âu: Mặc dù cho phép 14 hãng vận chuyển tránh được khoản tiền phạt lớn bằng cách đồng ý với các cam kết ràng buộc về mặt pháp lý để tăng tính minh bạch và giảm khả năng điều phối giá.

*(Nguồn: Chính phủ Tây Úc (2022); Shipping Australia Limited (2022); Illius et al. (2021), UNCTAD 2022).*

**CHƯƠNG 5.**

**Đề xuất các giải pháp quản lý nhà nước về giá dịch vụ cảng biển trong nền kinh tế thị trường**

**I. Dự báo tình hình pháp triển ngành hàng hải**

1. Thị trường Việt Nam

Về tổng thể, giai đoạn 2016-2020 là giai đoạn hội tụ các thành tựu phát triển kinh tế - xã hội cao nhất và toàn diện nhất của Việt Nam, với nền kinh tế cải thiện tích cực cả về quy mô và chất lượng; quan hệ quốc tế mở rộng, vị thế được củng cố và nâng cao. Đặc biệt, năm 2020, Việt Nam nằm trong số hiếm hoi các nước vẫn giữ được mức tăng trưởng 2,91% GDP; được coi là một trong 16 nền kinh tế mới nổi thành công nhất thế giới và phục hồi kinh tế nhanh hình chữ V, với mức tăng trưởng dự báo từ hơn 6% tới 11,2% trong năm 2021. Theo Nghị quyết đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII tốc độ tăng trưởng kinh tế (GDP) bình quân 5 năm giai đoạn 2021 - 2025 đạt khoảng 6,5 - 7%/năm và định hướng kinh tế tốc độ tăng trưởng GDP giai đoạn 2021 - 2030 bình quân khoảng 7%/năm;

Nhìn tổng thể, thời gian qua, Việt Nam đã khá thành công trong kiểm soát sự lây lan của dịch Covid-19; linh hoạt và hiệu quả trong phản ứng chính sách và phản ứng thị trường hỗ trợ doanh nghiệp; chủ động tham gia tham gia các hiệp định thương mại song phương và đa phương; khai thác các cơ hội từ sự dịch chuyển và tái định vị các các chuỗi cung ứng khu vực và quốc tế, thúc đẩy tái cơ cấu về tổ chức và công nghệ, chuyển đổi số, chuyển đổi mô hình, tham gia sâu hơn vào các chuỗi giá trị toàn cầ và; hướng tới tăng trưởng nhanh, bền vững.

Về triển vọng, Việt Nam vẫn duy trì được sự ổn định kinh tế vĩ mô và đang trong xu hướng phục hồi theo hình chữ V; là một trong những nền kinh tế tăng trưởng nhanh nhất khu vực và thế giới. Trong bối cảnh nền kinh tế trong nước và thế giới lao đao vì dịch Covid-19 bùng phát, nhưng ngành hàng hải vẫn giữ được nhịp độ tăng trưởng tốt. Sự tăng trưởng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển và vận tải biển VN trước bối cảnh đại dịch COVID-19 hoành hành khắp thế giới khẳng định các chính sách đúng đắn trong đầu tư và điều hành kinh tế vĩ mô của Nhà nước.

Bên cạnh đó, với đội tàu hơn 1.500 chiếc, đứng thứ 3 trong khu vực ASEAN và thứ 27 trên thế giới, nhiều năm liền được duy trì trong “danh sách trắng” của tổ chức Chính quyền cảng các nước thuộc khu vực châu Á – Thái Bình Dương, điều này chứng tỏ chất lượng đội tàu tăng lên, giúp các doanh nghiệp nâng cao khả năng cạnh tranh mở rộng thị trường, tạo điều kiện thuận lợi cho các tàu biển Việt Nam hoạt động ở các cảng biển nước ngoài.

- Về nhu cầu hàng hóa vận tải bằng đường biển dự báo đến năm 2030 tổng nhu cầu vận tải hàng hải khoảng 906,8 triệu tấn, trong đó vận tải quốc tế khoảng 656,7 triệu tấn và vận tải nội địa khoảng 250,1 triệu tấn. Riêng đối với hàng hóa nhu cầu luân chuyển nội địa 215.118 triệu T.Km. Về nhu cầu hàng hóa thông qua cảng biển theo kết quả nghiên cứu quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đến năm 2030 khoảng 1.140-1.423 triệu tấn, trong đó: Hàng container từ 455-559 triệu tấn tương đương 38-47 triệu TEUs; Hàng tổng hợp, rời từ 521-673 triệu tấn; Hàng lỏng từ 164-190 triệu tấn (Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050). Với dự báo như này thì thị trường cho ngành hàng hải dự báo sẽ phát triển mạnh trong những năm tới.

Theo quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam tại Quyết định số 1597/QĐ-TTg năm 2021 đã dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua cảng biển như sau:

Đơn vị: Tr.tấn

| TT | Loại hàng | Hàng 2019 | Hàng 2020 | Dự báo 2030 (QĐ 1037/QĐ-TTg) | | Dự báo 2030 theo QH lần này | | Dự báo 2050 theo QH lần này | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| KB thấp | KB cao | KB thấp | KB cao | KB thấp | KB cao |
| 1 | Hàng container | 237,2 | 238,3 | 406 | 467 | 455 | 559 | 1.063 | 1.663 |
| Triệu TEU | 19,64 | 22,1 | 35 | 41 | 38 | 47 | 89 | 139 |
| 2 | Hàng TH, rời | 347,3 | 376,5 | 500 | 541 | 521 | 673 | 1.465 | 1.275 |
| 3 | Hàng lỏng | 80,1 | 77,4 | 134 | 152 | 164 | 190 | 325 | 416 |
| Tổng cộng | | 664,6 | 692,2 | 1.040 | 1.160 | 1.140 | 1.423 | 2.853 | 3.354 |

Lượng hàng qua cảng phân theo từng nhóm cảng.

| TT | Loại hàng | Hàng 2019 | Hàng 2020 | Dự báo 2030 (QĐ 1037/QĐ-TTg) | | Dự báo 2030 theo QH lần này | | Dự báo 2050 theo QH lần này | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| KB thấp | KB cao | KB thấp | KB cao | KB thấp | KB cao |
| 1 | Nhóm cảng biển số 1 | 184 | 196,2 | 260 | 295 | 305 | 367 | 851 | 973 |
| 2 | Nhóm cảng biển số 2 | 83,5 | 91,3 | 355,0 | 382,0 | 172 | 255 | 458 | 520 |
| 3 | Nhóm cảng biển số 3 | 73,3 | 83,1 | 138 | 181 | 415 | 473 |
| 4 | Nhóm cảng biển số 4 | 301,7 | 298,8 | 358,5 | 411,5 | 461 | 540 | 922 | 1.146 |
| 5 | Nhóm cảng biển số 5 | 22,3 | 22,9 | 66,5 | 71,5 | 64 | 80 | 208 | 241 |
| Tổng cộng | | 664,6 | 692,2 | 1.040 | 1.160 | 1.140 | 1.423 | 2.853 | 3.354 |

*(Nguồn: Quy hoạch cảng biển)*

2. Bối cảnh quốc tế

Đại dịch COVID-19 đã nhấn mạnh sự phụ thuộc lẫn nhau trên toàn cầu của các quốc gia và đặt ra các xu hướng mới sẽ định hình lại tổng quan giao thông hàng hải. Ngành này đang ở thời điểm quan trọng không chỉ đối mặt với những lo ngại tức thời do đại dịch mà còn phải cân nhắc lâu dài hơn, từ những thay đổi trong thiết kế chuỗi cung ứng và mô hình toàn cầu hóa đến những thay đổi trong thói quen tiêu dùng và chi tiêu, ngày càng tập trung vào đánh giá rủi ro và khả năng phục hồi - xây dựng, cũng như nâng cao tính bền vững toàn cầu và chương trình nghị sự các-bon thấp. Ngành này cũng đang đối phó với những tác động trực tiếp của chủ nghĩa bảo hộ mậu dịch đang gia tăng và các chính sách hướng nội.

Đại dịch đã làm nổi bật tầm quan trọng của vận tải biển như một lĩnh vực thiết yếu để tiếp tục cung cấp các nguồn cung cấp thiết yếu và thương mại toàn cầu trong thời gian khủng hoảng, trong giai đoạn phục hồi và khi khôi phục lại trạng thái bình thường. UNCTAD và các tổ chức quốc tế khác đã đưa ra các khuyến nghị và hướng dẫn nhấn mạnh sự cần thiết phải đảm bảo tính liên tục của hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực này, đồng thời bảo vệ công nhân cảng và thuyền viên khỏi đại dịch. Họ nhấn mạnh sự cần thiết của các con tàu để đáp ứng các yêu cầu quốc tế, bao gồm các hạn chế về vệ sinh và các cảng vẫn mở cho các hoạt động vận tải biển và vận tải liên phương thức.

Cuộc khủng hoảng kinh tế và sức khỏe toàn cầu do đại dịch gây ra đã làm xáo trộn bối cảnh giao thông hàng hải và thương mại và ảnh hưởng đáng kể đến triển vọng tăng trưởng. UNCTAD dự báo trong năm 2022, tăng trưởng hàng hải ở mức vừa phải khoảng 1,4% và trong giai đoạn 2023-2027 mức trung bình hàng năm là 2,1%, tốc độ này chậm hơn so với mức trung bình 3,3% trong ba thập kỷ trước, trong đó phân khúc tăng trưởng nhanh nhất là vận tải container

Căng thẳng thương mại khiến mô hình thương mại thay đổi, do việc tìm kiếm các thị trường và nhà cung cấp thay thế dẫn đến chuyển hướng dòng chảy từ Trung Quốc sang các thị trường khác, đặc biệt là ở các nước Đông Nam Á. Hoa Kỳ tăng cường xuất khẩu hàng hóa của mình sang phần còn lại của thế giới, giúp bù đắp phần nào lượng xuất khẩu bị giảm sang Trung Quốc.

3. Xu hướng phát triển ngành hàng hải trên thế giới

a) Xu thế cảng thông minh trên thế giới

Trong bối cảnh hội nhập và phát triển, việc xây dựng và phát triển mô hình cảng biển thông minh là ưu tiên hàng đầu của các quốc gia có biển trên thế giới và Việt Nam cũng không là ngoại lệ. Khái niệm Cảng thông minh (Smart Port) ra đời nhằm kết hợp các thành tựu phát triển kỹ thuật số và các công cụ khai thác vận hành cảng truyền thống và năng lực kinh nghiệm của các nhà khai thác cảng; cho phép tối ưu hóa hoạt động của cảng gấp nhiều lần mà vẫn cắt giảm được chi phí trong khai thác, nâng kích thước tàu tiếp nhận, nâng cao năng suất, hiệu suất của cảng.

Cảng thông minh đã cho phép chia sẻ dữ liệu và luồng thông tin trong hệ sinh thái thuận lợi hóa thương mại, cho phép các nhà khai thác cảng lập kế hoạch khai thác và giải quyết các vấn đề tắc nghẽn cảng.

b) Quá trình chuyển đổi năng lượng và khử cacbon

Việc đầu tư vào các biện pháp sử dụng năng lượng hiệu quả, các giải pháp thay thế năng lượng tái tạo và công nghệ các-bon thấp sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình chuyển đổi sang các con đường năng lượng sạch hơn và các-bon thấp. Ngành vận tải và thương mại hàng hải trong thời gian tới sẽ phải thích ứng với những thay đổi cơ cấu khác, đặc biệt là để ứng phó với biến đổi khí hậu. Lĩnh vực này cần thiết lập lại trạng thái bình thường mới liên quan đến lượng khí thải nhà kính thấp và năng lượng sạch, chuỗi cung ứng và hậu cần linh hoạt hơn, mô hình kinh doanh dựa trên dữ liệu và số hóa. Vì vậy quá trình chuyển đổi và thích ứng này sẽ làm thay đổi nhu cầu vận chuyển, cũng như các loại và kích cỡ tàu thay đổi, một loạt tàu đóng theo công nghệ mới về chuyển đổi năng lượng, kích cỡ tàu tăng lên sẽ được đưa vào sử dụng để dần thay thế các tàu thế hệ cũ.

c) Xu hướng số hóa trong vận tải biển

Quá trình số hóa và trao đổi dữ liệu đang định hình lại hoạt động của các cảng và cơ cấu tổ chức, điều này dẫn đến việc tạo ra hệ thống cộng đồng cảng. Cộng đồng cảng là một nền tảng điện tử kết nối tất cả hệ thống của cảng và chia sẻ thông tin với tổ chức, cơ quan và khách hàng để giải quyết các thủ tục tại cảng, giảm được các thủ tục giấy tờ và đẩy nhanh tốc độ giải phóng tàu, hàng hóa tại cảng.

Theo đánh giá của tập đoàn Maersk và bộ phận blockchain của IBM, một lô hàng vận chuyển từ Đông Phi đến châu Âu có thể liên quan đến hơn 30 người và tổ chức, với hơn 200 hoạt động tương tác và liên lạc khác nhau. Quá trình xử lý hồ sơ giao nhận bắt đầu khi chủ hàng đặt chỗ trên tàu chuyển hàng. Hồ sơ cần được điền đầy đủ và phê duyệt trước khi hàng hóa được chuyển vào hoặc ra khỏi cảng. Chỉ một lô hàng cũng có thể cần đến hàng trăm trang, gửi đến hàng chục cơ quan, ngân hàng, cơ quan hải quan và các tổ chức khác. Hiệp hội Vận chuyển Container Kỹ thuật số (DCSA) ước tính chi phí xử lý hóa đơn giấy cao gấp 3 lần so với xử lý eBL.

Thủ tục giấy tờ rườm rà là một trong những lý do khiến vận chuyển hàng hóa đường biển chậm chuyển đổi sang các hình thức điện tử hơn so với các ngành công nghiệp khác. Khác biệt ngôn ngữ, điều luật và sự đa dạng các tổ chức có liên quan trong quá trình chuyển hàng trong quá khứ cũng làm chậm quá trình tiêu chuẩn hóa.

Các giải pháp blockchain trong vận chuyển hàng hải và khai thác cảng có thể cải thiện đáng kể việc số hóa các hoạt động xuyên biên giới, mang lại hiệu quả và giảm chi phí. Ứng dụng như vậy sẽ cho phép theo dõi các chuyển động của hàng hóa, tài liệu và giao dịch tài chính, mà không cần dựa vào xác minh của các tổ chức tài chính trung gian hoặc cập nhật thông tin thủ công từ nhiều nguồn khác nhau. Do vậy, cảng biển, hãng tàu phải trang bị công nghệ số hiện đại đáp ứng nhu cầu trong tương lai

d) Xu hướng cảng xanh

Cảng biển ngày càng được kỳ vọng sẽ đạt được mục tiêu phát triển bền vững, cụ thể là, mang lại lợi ích kinh tế và xã hội tối ưu trong khi gây ra thiệt hại môi trường tối thiểu. Cùng với hiệu quả kinh tế được cải thiện, các cảng cũng được kì vọng sẽ cung cấp các yếu tố bền vững khác, như an ninh và an toàn, bao gồm xã hội, bảo tồn tài nguyên và bảo vệ môi trường. Điều này là do một mặt các cảng có thể tạo ra các tác động môi trường tiêu cực và mặt khác bị ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp bởi biến đổi khí hậu.

Các cảng tiếp xúc nhiều với các yếu tố liên quan đến khí hậu như nước biển dâng, tiếp xúc mạnh với gió, thay đổi mô hình bão và dòng chảy ven biển và lũ lụt. Những điều này có thể làm tăng nguy cơ chậm trễ, gây ra sự gián đoạn đáng kể về dịch vụ và logistics và thiệt hại cho cơ sở hạ tầng giao thông ven biển, dẫn đến chi phí kinh tế đáng kể và ảnh hưởng đến triển vọng thương mại và phát triển của hầu hết các khu vực dễ bị tổn thương. Một nghiên cứu gần đây ước tính rằng thiệt hại toàn cầu do mực nước biển dâng và các sự kiện cực đoan liên quan có thể lên tới 10,8 nghìn tỷ đô la mỗi năm, khoảng 1,8% GDP toàn cầu, với kịch bản nóng lên 1,5 độ C vào năm 2100. Nếu sự ấm lên không được giảm nhẹ, chi phí có thể đạt đến mức cao hơn nữa.

Theo ước tính, những dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách và hàng hóa tại cảng biển đang vận chuyển khoảng 20% lượng chất thải trên toàn cầu đổ ra biển. Cảng càng bận rộn, nguy cơ ô nhiễm ở các cảng đó càng cao, tạo ra tác động tiêu cực đến môi trường. Ngày nay, mạng lưới khai thác, vận hành cảng và logistics toàn cầu cũng ngày càng phải đối mặt với nhiều thách thức, từ áp lực về việc cắt giảm chi phí vận hành, đến việc đảm bảo các biện pháp an ninh phù hợp từ việc đối mặt với áp lực chuyển đổi dần theo “hướng xanh hóa” và chống lại biến đổi khí hậu.

Trước những vấn đề môi trường đang đặt ra trong khai thác cảng biển, hoạt động khai thác cảng biển trên thế giới đang được “xanh hóa” theo mô hình cân bằng giữa sự biến động môi trường và nhu cầu phát triển kinh tế.

e) Xu hướng hợp nhất các hãng vận tải

Trong những thập kỷ gần đây, lĩnh vực vận tải container đã chứng kiến ​​một quá trình liên tục củng cố và tái cấu trúc, đặc biệt là sau mỗi giai đoạn khủng hoảng, điều này bao gồm hợp nhất, sáp nhập và mua bán lại. Đồng thời, thông qua việc các hãng vận tải đầu tư vào khai thác cảng và các dịch vụ hậu cần khác cung cấp chuỗi cung ứng khép kín.

Thông thường, để đối phó với tình trạng thừa cung, các hãng vận tải container từ lâu đã hợp nhất theo chiều ngang thông qua sáp nhập, mua lại và phá sản. Kể từ năm 2018, bốn hãng tàu hàng đầu thế giới (MSC, Maersk, CMA-CGM, COSCO) đã kiểm soát hơn một nửa thị phần vận tải. Xu hướng này tiếp tục diễn ra trong tương lai nhằm tối ưu hiệu quả kinh doanh vận tải và thị trường sẽ thanh lọc các doanh nghiệp yếu kém.

g) Xu hướng sử dụng tàu trọng tải lớn và container hóa

Trong thập kỷ qua, kích cỡ của các tàu container lớn nhất thế giới tăng hơn gấp đôi, từ 9.380 lên 23.992 TEU. Đồng thời, thương mại vận chuyển bằng container cũng tăng trưởng ở mức 75%. Trung bình, kích thước của con tàu lớn nhất ở mỗi quốc gia đã tăng gần gấp ba lần.

Như vậy, theo xu thế trên thế giới, cảng biển sẽ ngày phải được đầu tư nâng cấp hiện đại, thông minh, tích hợp với hệ thống cảng biển toàn cầu để xử lý thông tin về tàu thuyền và hàng hóa ra vào, đáp ứng được tiêu chí về cảng xanh. Đồng thời, cảng cần phải được mở rộng đầu tư, nâng cấp để đón được tàu ngày càng có trọng tải lớn hơn, đặc biệt là cảng container do xu hướng container đang phát triển mạnh và được dự báo tiếp tục phát triển trong tương lai.

**II. Xây dựng mô hình quản lý nhà nước (QLNN) về giá dịch vụ tại cảng biển trong nền kinh tế thị trường**

1. Quan điểm QLNN về giá dịch vụ cảng biển

- Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 3/6/2017, Hội nghị lần thứ năm Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng XHCN đã đề ra định hướng đến năm 2030 là hoàn thiện đồng bộ và vận hành có hiệu quả thể chế kinh tế thị trường định hướng XHCN. Theo đó cần thực hiện nhất quán cơ chế giá thị trường; bảo đảm tính đúng, tính đủ và công khai, minh bạch các yếu tố hình thành giá dịch vụ cảng biển. Hạn chế thấp nhất việc đưa các chính sách xã hội vào trong giá hàng hoá, dịch vụ.

- Phương thức quản lý giá theo cơ chế thị trường cũng cần đổi mới theo hướng tiếp tục hạn chế tối đa các biện pháp quản lý giá mang tính hành chính mà chủ yếu phải thực hiện bằng các công cụ quản lý vĩ mô để giá cả thị trường các dịch vụ cảng biển phải được vận động phù hợp với các quy luật kinh tế khách quan.

- QLNN về giá dịch vụ cảng biển phải đảm bảo sự nhất quán, sự thống nhất với hệ thống pháp luật dân sự kinh tế; Bảo đảm khuyến khích cạnh tranh về giá. Tăng cường vai trò công tác quản lý giá góp phần tạo lập môi trường pháp lý ổn định và thống nhất trong lĩnh vực giá. Đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật về giá, khắc phục triệt để những chồng chéo pháp luật, qua đó nâng cao hiệu lực hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực giá.

- Về nguyên tắc để thị trường điều tiết giá theo các quy luật cung-cầu, thì Nhà nước cần hạn chế việc ban hành loại giá này, tuy nhiên trong trường hợp đặc biệt có khả năng giá thu không đảm bảo có nguy cơ gây giảm vốn, mất vốn đầu tư của Nhà nước, làm phương hại đến lợi ích của xã hội thì việc tăng cường quản lý giá trong thời gian nhất định, cấp bách nhằm minh bạch thị trường là điều cần thiết.

- Rà soát Bộ Luật hàng hải, Luật giá và các văn bản QPPL hướng dẫn để kiến nghị sửa đổi, bổ sung hoàn thiện nhằm tiếp tục thể chế hóa đầy đủ các chủ trương, chính sách của Đảng; tổ chức triển khai kịp thời các chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ trong thực hiện cơ chế quản lý, điều hành giá dịch vụ cảng biển theo cơ chế thị trường để thống nhất với Luật giá, đồng thời đảm bảo được vai trò điều tiết của nhà nước.

- Sửa đổi, bổ sung nhằm hoàn thiện cơ chế để kiểm soát có hiệu quả tình trạng tăng, giảm giá bất hợp lý, không phù hợp với quy luật kinh tế thị trường định hướng XHCN. Đối với hàng hóa, dịch vụ cảng biển quan trọng thiết yếu với đời sống kinh tế- xã hội hoặc có tính độc quyền phải được tiếp tục rà soát đánh giá để làm rõ vai trò, nhiệm vụ của nhà nước trong quản lý, điều hành, bình ổn giá thông qua các cơ chế, biện pháp vĩ mô phù hợp với yêu cầu đặt ra trong quá trình phát triển kinh tế thị trường định hướng XHCN. Kịp thời sửa đổi, bổ sung danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá, bình ổn giá, kê khai giá cho phù hợp với yêu cầu và thực tiễn đặt ra trong tình hình mới.

- Hoàn thiện đồng bộ các chế định về biện pháp chế tài, xử lý hành vi lợi dụng giá cả để tạo thế độc quyền, từ việc liên kết giá để khống chế thị trường, tạo lợi nhuận cao, gây thiệt hại cho các doanh nghiệp khác và người tiêu dùng; các hành vi lợi dụng vị thế để khống chế giá bất hợp lý. Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra và xử phạt việc chấp hành quy định của pháp luật về giá của các cơ quan QLNN có thẩm quyền nhằm giữ ổn định môi trường cạnh tranh lành mạnh.

2. Các giải pháp QLNN về giá dịch vụ cảng biển

2.1. Đối với các loại giá do nhà nước định quy định khung giá

Trong thời gian vừa qua, việc quy định khung giá dịch vụ hoa tiêu, sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt đã mang lại nhiều hiệu quả thiết thực, giúp bình ổn giá dịch vụ, tạo môi trường kinh doanh lành mạnh mang lại hiệu quả cho hoạt động của doanh nghiệp nói riêng và cả ngành hàng hải nói chung. Về nguyên tắc của kinh tế thị trường là thị trường điều tiết giá theo các quy luật cung - cầu, nhà nước chỉ can thiệp khi thị trường có sự biến động quá lớn, ảnh hưởng đến lợi ích của các thành phần kinh tế. Trên cơ sở các nội dung phân tích, đánh giá về giá dịch vụ tại cảng biển, đề tài đề xuất các giải pháp quản lý giá hiệu quả, hài hoà lợi ích của các bên liên quan, đồng thời giảm dần sự can thiệp hành chính trong điều chỉnh giá, theo đúng quan điểm của nhà nước về nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, cụ thể đối với dịch vụ đã có sự cạnh tranh lành mạnh, không còn tác động tiêu cực đến thị trường, sẽ được xem xét bỏ dần quy định về khung giá (bỏ giá tối đa hoặc giá tối thiểu hoặc bỏ cả khung). Một số giải pháp đề xuất như sau:

a) Dịch vụ hoa tiêu hàng hải

a1) Giải pháp về quản lý giá:

Theo khoản 3 Điều 247 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, trong vùng hoa tiêu bắt buộc của Việt Nam, các tàu biển nước ngoài từ 100 GT trở lên phải sử dụng, đối với tàu biển Việt Nam chở khách, chở dầu, khí hóa lỏng, xô hóa chất từ 1.000 GT trở lên và tàu thuyền khác của Việt Nam từ 2.000 GT trở lên bắt buộc sử dụng dịch vụ hoa tiêu (ngoài ra chỉ miễn cho 1 số trường hợp tàu thuyền Việt Nam có thuyền trưởng là công dân Việt Nam có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn hoa tiêu phù hợp được phép tự dẫn tàu). Ngoài ra theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 18 Nghị định số 70/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, theo đó một tuyến dẫn tàu chỉ giao cho một công ty hoa tiêu thực hiện.

Như vậy, dịch vụ hoa tiêu hàng hải mang tính chất bắt buộc sử dụng, có vị trí độc quyền tương đối cao, do vậy cần phải quy định giá tối đa để hạn chế tình trạng độc quyền tăng giá. Mức giá tối thiểu không mang lại ý nghĩa trong việc định giá hoa tiêu do vậy không có hiện tượng các doanh nghiệp cạnh tranh để giảm giá dịch vụ. Đề xuất đối với dịch vụ hoa tiêu chỉ quy đinh giá tối đa, bỏ quy định giá tối thiểu, việc bỏ giá tối thiểu mang lại một số thuận lợi như sau:

+ Giúp công ty hoa tiêu chủ động linh hoạt trong việc áp dụng chính sách triết khẩu, giảm giá đối với khách hàng, đặc biệt là khách hàng truyền thống, tàu có trọng tải lớn, sản lượng cao mà không bị hạn chế bởi khung giá.

+ Thuận lợi cho cơ quan nhà nước trong việc áp dụng các chính sách bình ổn giá trong trường hợp thị trường biến động. Ví dụ, trong thời gian dịch Covid 19 tác động xấu đến thị trường kinh tế, Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản khuyến các công ty giảm giá dịch vụ hoa tiêu cho tàu thuyền Việt Nam hoạt động nội địa, hầu hết các công ty đều đồng ý giảm giá dịch vụ, tuy nhiên mức giảm chỉ được 10% do giới hạn mức giá tối thiểu quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT.

a2) Giải pháp về cách tính giá dịch vụ hoa tiêu: Giá dịch vụ hoa tiêu cần dựa trên chi phí giá thành thực tế để bảo đảm mức chi phí và nguồn thu hợp lý, đồng thời so sánh với giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải của các nước trong khu vực để đảm bảo lợi thế cạnh tranh. Do giá hoa tiêu hàng hải trước năm 2017 là phí hoa tiêu nên ngoài phần để lại chi cho doanh nghiệp, phần lợi nhuận còn lại nộp vào ngân sách nhà nước. Hiện nay, khi áp dụng theo cơ chế giá, các doanh nghiệp hoa tiêu chỉ phải nộp thuế thu nhập doanh nghiệp 20% lợi nhuận trước thuế, công ty sẽ phải tự cân đối thu - chi để bảo đảm duy trì hoạt động. Như vậy, cần có đánh giá chi phí giá thành để điều chỉnh giá dịch vụ hoa tiêu cho phù hợp, hài hòa lợi ích giữa các bên liên quan.

Đối với việc xây dựng giá cần đảm bảo cân đối giữa giá dịch vụ hoa tiêu hoạt động hàng hải quốc tế và giá dịch vụ hoa tiêu hoạt động hàng hải nội địa, không phân biệt đối xử về mức thu giữa quốc tế, nội địa, mà phải dựa trên cơ cấu giá thành dịch vụ cộng với mức lợi nhuận hợp lý hợp lệ để ban hành mức giá.

a3) Về mục tiêu cần đạt được là: i) đảm bảo cạnh tranh, tương đồng giữa giá dịch vụ hoa tiêu của Việt Nam với dịch vụ hoa tiêu các nước trong khu vực; ii) khuyến khích và dẫn đến việc tự bản thân các doanh nghiệp hoa tiêu có 100% vốn nhà nước phải tự tổ chức sắp xếp, tái cơ cấu theo hướng gộp tổ chức, giảm đầu mối đơn vị, tiết kiệm chi trong giá thành để tăng hiệu quả hoạt động.

a4) Một số giải pháp khác liên quan đến hoạt động hoa tiêu:

- Rà soát sửa đổi quy định tại Nghị định số 70/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải theo hướng 01 tuyến dẫn tàu không bắt buộc chỉ giao cho 01 tổ chức hoa tiêu, tạo điều kiện để chủ tàu, tàu thuyền được trao quyền quyết định lựa chọn tổ chức hoa tiêu cung cấp dịch vụ đáp ứng các điều kiện để tăng cạnh tranh chất lượng cung ứng dịch vụ, giảm giá thu hoa tiêu trong khung giá do Nhà nước ban hành.

- Nghiên cứu, rà soát, điều chỉnh lại các cự ly dẫn tàu hoa tiêu của từng tuyến hoa tiêu đảm bảo hợp lý, an toàn, phù hợp với thực tiễn từng khu vực cảng biển để giảm cự ly dẫn tàu có sử dụng dịch vụ hoa tiêu bắt buộc và giúp giảm tiền thu, nộp giá hoa tiêu chung tính cho từng tàu biển khi vào, rời các cảng biển Việt Nam.

b) Đối với giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo

b1) Giải pháp quản lý về giá:

- Giá dịch vụ sử dụng cầu, bến tính giá một lần cho tàu thuyền vào cảng biển, Việt Nam hiện có hơn 200 doanh nghiệp cảng đang hoạt động khắp các khu vực trên cả nước, về cơ bản đã đáp ứng được toàn bộ hàng hóa xuất nhập khẩu và nội địa thông qua cảng. Đối với việc đầu tư cầu bến cảng, giá thành tùy thuộc vào mức độ đầu tư, quy mô cảng, công năng cảng, tính chất hoạt động của cảng mà có mức giá khác nhau. Theo tính toán, giá dịch vụ cầu bến chỉ chiếm từ 6-8% doanh thu từ hoạt động cảng nên không tác động nhiều đến hoạt động của cảng. Dịch vụ sử dụng cầu bến không xuất hiện sự cạnh tranh giảm giá quá thấp giữa các doanh nghiệp cảng (bằng chứng là hầu hết các doanh nghiệp đều áp dụng giá tối đa trong khung giá). Dịch vụ cầu bến cũng không có hiện tượng độc quyền tăng giá do hệ thống cảng biển được phân bố rộng rãi trên cả nước đáp ứng được nhu cầu của thị trường, nên không xuất hiện tình trạng độc quyền. Mức giá cầu bến hiện tại đã có dấu hiệu ổn định, thị trường có thể tự điều tiết được giá này trên quy luật cung cầu, đề xuất không quy định giá dịch vụ sử dụng cầu bến trong danh mục hàng hoa, dịch vụ do nhà nước định giá (bỏ quy định khung giá).

Đối với giá phao neo: Do 1 khu vực cảng biển có thể có nhiều hoặc một bến phao hoạt động, dịch vụ bến phao vẫn có sự cạnh tranh ở mức độ vừa phải, tuy nhiên tại một số khu vực cảng có nhiều tàu thuyền hoạt động nhưng ít bến phao được cấp phép xây dựng thì ở vẫn có sự độc quyền. Do vậy, vẫn cần phải duy trì mức giá tối đa dịch vụ phao neo để hạn chế tình trạng độc quyền tăng giá, không quy định mức giá tối thiểu do dịch vụ này không xuất hiện tình trạng cạnh tranh giảm giá, việc bỏ giá tối thiểu cũng giúp doanh nghiệp linh hoạt trong việc điều chỉnh giảm giá cho khách hàng. Về mức giá cần xây dựng với nguyên tắc trên cơ sở chi phí giá thành dịch vụ, bảo đảm tính đúng, tính đủ chi phí với mức lợi nhuận hợp lý để duy trì hoạt động và khuyến khích doanh nghiệp đầu tư bến phao hiện đại, đáp ứng được nhu cầu neo đậu tàu thuyền.

b2) Giải pháp khác liên quan đến hoạt động cầu bến, phao neo:

- Trước hết cần sớm rà soát để ban hành bổ sung quy hoạch các bến phao neo hiện nay trên vùng biển của cả nước (hiện mới chỉ có ban hành quy hoạch về đầu tư, xây dựng cầu, bến cảng biển). Việc có quy hoạch các bến phao neo sẽ định hướng, định hình cho doanh nghiệp trong công tác đầu tư, định hướng của các cơ quan QLNN trong cấp phép, quản lý các bến phao, tránh được tình trạng tự phát đầu tư, chuyển nhượng các bến phao tự phát và cũng hạn chế được việc cạnh tranh thiếu lành mạnh giữa doanh nghiệp chủ bến phao và doanh nghiệp chủ bến cảng cứng trong việc kinh doanh.

- Thời hạn để các cơ quan QLNN cấp phép hoạt động các bến phao phải đảm bảo nguyên tắc chỉ cấp phép có thời hạn, khi cầu, bến cảng trong khu vực cảng biển đã được doanh nghiệp, nhà đầu tư xây dựng hoàn tất có đủ công năng, công suất khai thác theo quy hoạch được duyệt thì phải kết thúc ngay thời hạn sử dụng các bến phao. Doanh nghiệp chủ bến phao phải chủ động tính toán đầu tư, quyết định mức thu giá trong khung giá được ban hành để đảm bảo hoàn vốn, chịu trách nhiệm về quyết định đầu tư của mình, phương án xử lý tài sản là các bến phao (thanh lý, nhượng bán) khi hết thời gian được cấp phép.

c) Dịch vụ bốc, dỡ container

c1) Giải pháp về quản lý giá

\* Đối với giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa: hiện nay có khoảng 10 hãng tàu container vận tải nội địa. Do chính sách bảo hộ quyền vận tải nội địa của tất cả các nước trên thế giới và Việt Nam, nên dịch vụ vận tải container nội địa cho 100% hãng tàu Việt Nam cung cấp. Sản lượng vận tải container nội địa chiếm khoảng 30-35% tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng, giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa thường thấp hơn giá dịch vụ bốc dỡ container quốc tế. Trong nhiều năm qua, kể cả thời gian trước khi ban hành khung giá, không xuất hiện doanh nghiêp cảng biển cạnh tranh giảm giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa để giành khách hàng, và không có hiện tăng giá giá quá cao do tính chất độc quyền. Giá dịch vụ vận tải nội địa hiện nay các doanh nghiệp cảng đang áp dụng nằm trong khung giá theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT. Mặc dù nhiều ý kiến cho rằng mức giá tối thiểu bốc dỡ container còn thấp, tuy nhiên nhiều doanh nghiệp cảng biển đã áp dụng mức giá trên mức giá tối thiểu để phù hợp với chi phí sản xuất và kế hoạch kinh doanh của doanh nghiệp. Giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa không mang tính cạnh tranh cao làm ảnh hưởng đến thị trường, tuy nhiên việc quy định giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa vẫn cần thiết để bình ổn giá dịch vụ, giúp cho các chủ tàu Việt Nam chủ động được chi phí bốc dỡ tại cảng.

\* Đối với giá dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu: Đây là dịch vụ mang lại nguồn doanh thu lớn nhất cho cảng, tác động trực tiếp đến hoạt động của doanh nghiệp cảng. Do đặc thù của ngành hàng hải Việt Nam, có đến 95% hàng hóa container xuất nhập khẩu do 38 hãng tàu container nước ngoài đảm nhận, do vậy khách hàng chủ yếu của doanh nghiệp cảng là hãng tàu nước ngoài.

- Việt Nam có một hệ thống cảng biển trải dài cả nước, đáp ứng được 100% nhu cầu hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua cảng biển, hệ thống cảng biển được chia nhỏ cho nhiều doanh nghiệp quản lý khai thác, một số nơi vẫn còn dư thừa công suất nên dẫn đến tình trạng cạnh tranh giảm giá gay gắt. Do việc giảm giá diễn ra ở hầu hết các khu vực, nên việc duy trì mức giá tối thiểu trong khung giá đã ngăn chặn được tình trạng cạnh tranh giảm giá, tránh thiệt thòi cho doanh nghiệp Việt Nam trước hãng tàu nước ngoài. Tại thời điểm hiện tại, hầu hết các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam vẫn chưa đủ mạnh để đàm phán với hãng tàu nâng giá dịch vụ, mà gần như phụ thuộc hoàn toàn vào giá tối thiểu của khung giá. Do vậy, việc duy trì giá tối thiểu vẫn là giải pháp ý nghĩa, hiệu quả cho doanh nghiệp Việt Nam trong giai đoạn hiện nay. Đối với mức giá tối đa, hiện tại chỉ có cảng Lạch Huyện đã áp dụng được mức giá này, mặc dù là mức giá tối đa trong khung giá nhưng vẫn thấp hơn nhiều mức giá trung bình của các nước trong khu vực. Việc quy định giá tối đa làm hạn chế doanh nghiệp cảng biển tăng giá khi đàm phám được với hãng tàu, nếu doanh nghiệp cảng tăng được giá cao sẽ mang lại hiệu quả lớn về mặt tài chính cho doanh nghiệp cảng Việt Nam, do vậy đề xuất không quy định giá tối đa đối với dịch vụ bốc dỡ container, để khuyến khích doanh nghiệp Việt từng bước nâng cao giá dịch vụ.

d) Giá dịch vụ lai dắt

d1) Giải pháp về quản lý giá:

Theo quy định tại Nghị định số 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ Luật hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải, theo đó tàu biển từ 90m trở lên phải bắt buộc sử dụng tàu lai dắt nhằm đáp ứng yêu cầu về an toàn hàng hải. Quy đinh chi tiết việc sử dụng tàu lai dắt tại Nội quy cảng biển của từng khu vực cảng biển, theo đó với từng đặc điểm của khu vực cảng biển nội quy cảng biển sẽ quy định tàu lai dắt cho từng loại tàu cụ thể. Như vậy, dịch vụ lai dắt mang tính bắt buộc sử dụng nên có nhiều cơ hội tạo ra vị trí độc quyền, mặc dù dịch vụ lai dắt tàu biển không có quy định 01 khu vực cảng biển chỉ được thành lập và giao cho 01 doanh nghiệp lai dắt. Trên thực tế, đã có nhiều khu vực cảng biển hình thành dịch vụ lai dắt độc quyền, một công ty lai dắt chỉ cung cấp dịch vụ cho một cảng biển, chủ tàu khi đưa tàu vào cảng không có sự lựa chọn dịch vụ, bắt buộc phải sử dụng dịch vụ lai dắt mà cảng đưa ra (điển hình khu vực miền Trung như Thanh Hóa, Nghệ An). Nên việc quy định mức giá tối đa là giải pháp hạn chế tình trạng độc quyền tăng giá vẫn còn tồn tại.

Ở khía cạnh khác, tại các khu vực cảng biển miền Bắc, miền Nam có nhiều đơn vị lai dắt hoạt động (Hải Phòng có 9 doanh nghiệp, TP HCM có 31 doanh nghiệp) lại có xu hướng cạnh tranh giảm giá không lành mạnh. Như một số doanh nghiệp nhỏ, đội tàu cũ, hết khấu hao giảm giá thấp để thu hút khách hàng, ảnh hưởng đến doanh nghiệp đầu tư đội tàu hiện đại. Đội tàu lai dắt có vai trò quan trọng bảo đảm an toàn cho tàu thuyền ra vào cảng hoạt động, xu hướng trong thời gian tới, đội tàu vận tải có trọng tải ngày càng lớn, nên đội tàu lai dắt cũng cần phải đầu tư tương ứng mới có thể đáp ứng được nhu cầu lai dắt bảo đảm an toàn cho tàu thuyền khi đến cảng. Dịch vụ lai dắt vẫn cần có chính sách khuyến khích doanh nghiệp đầu tư đội tàu hiện đại, công suất cao, đặc biệt là khu vực cảng biển phát triển như Hải Phòng, TP HCM, Vũng Tàu. Việc cạnh tranh giảm giá làm ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động của cả thị trường, hạn chế các doanh nghiệp đầu tư đội tàu lai dắt hiện đại, nên giá tối thiểu sẽ góp phần hạn chế sự cạnh tranh không lành mạnh về giá. Vì các lý do trên, khung giá dịch vụ tàu lai dắt vẫn cần được duy trì để bảo đảm ổn định thị trường giá dịch vụ và ổn định hoạt động dịch vụ lai dắt.

d3) Một số giải pháp khác:

- Rà soát các quy định về xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực hàng hải, quản lý giá hiện hành để đề xuất, kiến nghị cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung chế tài xử phạt nghiêm đối với doanh nghiệp lai dắt có sự thông đồng, liên kết nhằm tăng giá dịch vụ tàu lai bất hợp lý hoặc ép buộc chủ tàu sử dụng dịch vụ tàu lai với công suất cao hơn hoặc thấp hơn quy định được ban hành, áp thu giá cao hơn giá tối đa trong khung giá được Nhà nước ban hành.

- Rà soát, điều chỉnh các Nội quy cảng biển hiện nay, ban hành các tiêu chí về công suất tàu lai hỗ trợ tàu biển theo kích thước tàu áp dụng phù hợp với đặc thù địa lý, địa hình, đặc điểm khu nước, vùng nước của từng khu vực cảng biển; tính toán số lượng tàu lai tối thiểu phải phù hợp nhằm giảm chi phí cho các chủ tàu trong quá trình điều động tàu vào, rời cảng để làm hàng, vận chuyển hành khách.

- Điều chỉnh quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ dịch vụ lai dắt tàu biển, do quy định hiện nay doanh nghiệp chỉ cần có điều kiện về phương tiện tương đối thấp là: sử dụng hợp pháp tối thiểu 01 tàu lai dắt và tàu lai dắt phải là tàu thuyền mang cờ quốc tịch Việt Nam, điều này sẽ dẫn đến việc doanh nghiệp không có đủ tàu lai dắt có công suất đảm bảo để thực hiện lai dắt tàu biển mà phải thuê, mướn của doanh nghiệp khác. Do phải thuê tàu lai từ đơn vị khác sẽ làm cho giá dich vụ mà khách hàng phải chi trả có khả năng bị đội giá cao hơn. Đề xuất về hướng điều chỉnh là quy định rõ về số lượng tàu lai, công suất tàu lai tối thiểu của các doanh nghiệp lai dắt đảm bảo phù hợp với từng khu vực cảng biển và mật độ, tải trọng tàu biển được phép vào, rời cảng biển theo công suất khai thác cảng biển, độ sâu luồng hàng hải được cơ quan có thẩm quyền quy định, công bố.

2.2 Giải pháp đối với giá dịch vụ thuộc danh mục kê khai giá

- Theo quy định hiện nay, giá dịch vụ tại cảng biển thuộc danh mục kê khai giá, trong quá trình thực hiện kê khai, và qua rà soát khảo sát đánh giá kết quả thực hiện, việc kê khai giá phát sinh một số vấn đề như sau: Không phản ảnh giá thực tế doanh nghiệp đang thực hiện; Việc kê khai giá phát sinh thủ tục hành chính cho doanh nghiệp, đồng thời tạo áp lực cho cơ quan tiếp nhận văn bản kê khai (Sở Tài chinh địa phương); Chồng chéo trong công tác quản lý giữa các bộ ngành (Bộ Giao thông vận tải ban hành khung giá, Bộ Tài chính tiếp nhận kê khai). Vì các lý do trên, giá kê khai không mang ý nghĩa trong công tác quản lý giá *(nội dung này đã được phân tích kỹ ở phần thực trạng giá).* Kiến nghị không quy định giá dịch vụ tại cảng biển thuộc danh mục hàng hoá dịch vụ kê khai giá.

- Bổ sung danh mục phụ thu ngoài giá của các hãng tàu nước ngoài vào danh mục hàng hoá kê khai để tăng cường công tác quản lý về phụ thu của hãng tàu nhằm hạn chế việc tăng giá các loại phụ thu, đặc biệt là giá THC.

2.3 Giải pháp đối với giá dịch vụ thuộc diện niêm yết giá

Đối với việc thu giá vận chuyển (cước vận tải) của các hãng tàu nước ngoài: cần rà soát, nghiên cứu quy định pháp luật Việt Nam, pháp luật quốc tế để bổ sung Luật giá cho phép ban hành, nhằm quản lý việc các hãng tàu nước ngoài tăng giá cước vận tải biển với mức độ rất nhanh như thời gian vừa qua.

- Nghiên cứu, bổ sung quy định về niêm yết giá, theo đó bổ sung quy định về giá niêm yết và giá bán so với giá niêm yết, vì thực tế hiện nay các hãng tàu niêm yết giá rất cao, nhưng giá bán lại thấp hơn giá niêm yết do vậy giá niêm yết không có ý nghĩa trong việc minh bạch giá cước.

- Đề xuất một số loại giá đang thực hiện niêm yết như phụ thu ngoài giá của hãng tàu nước thực hiện cả kê khai với cơ quan có thẩm quyền thay vì chỉ niêm yết như hiện nay.

**III. Đề xuất các giải pháp liên quan đến Thông tư 54/2018/TT-BGTVT**

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT được ban hành để thực hiện điều 90 Bộ Luật Hàng hải Việt Nam, việc ban hành Thông tư 54/2018/TT-BGTVT cần đáp ứng một số các quy định của pháp luật về phương pháp định giá, quan điểm của Đảng và nhà nước trong việc định giá dịch vụ, phương pháp xây dựng chi phí giá thành dịch vụ. Theo các đề xuất về giải pháp quản lý giá dịch vụ theo nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, một số nội dung đề xuất thay đổi, do vậy các giải pháp xây dựng khung giá phải có điều chỉnh để mang lại hiệu quả kinh tế cho doanh nghiệp và đất nước. Một số các nội dung cần xem xét liên quan đến Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT như sau:

**A. Xây dựng phương án giá**

1. Phương pháp xây dựng phương án giá

a) Quan điểm xây dựng

- Nhà nước thực hiện quản lý giá dịch vụ tại cảng biển theo cơ chế thị trường, tôn trọng quyền tự định giá, cạnh tranh về giá của tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh theo quy định của pháp luật. Nhà nước thực hiện điều tiết giá theo quy định để bình ổn giá; bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh, người tiêu dùng;

- Khung giá được xây dựng trên cơ sở cơ cấu giá thành thực tế của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại khu vực theo các văn bản hướng của Luật giá. Đồng thời có so sánh với mức giá của các khu vực trong nước và nước ngoài, vừa bảo đảm hài hòa lợi ích của các bên liên quan, ổn định thị trường về giá, nâng cao chất lượng dịch vụ và hướng tới sự phát triển bền vững của hệ thống cảng biển.

- Khung giá bảo đảm phù hợp, thống nhất với các quy định của Luật và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan;

b) Về nguyên tắc định giá chung

- Bảo đảm bù đắp chi phí sản xuất, kinh doanh thực tế hợp lý, có lợi nhuận phù hợp với mặt bằng giá thị trường và chủ trương, chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước trong từng thời kỳ có tác động đến giá hàng hóa, dịch vụ.

- Kịp thời điều chỉnh giá khi các yếu tố hình thành giá thay đổi.

c) Căn cứ định giá chung

- Giá thành toàn bộ, chất lượng của hàng hóa, dịch vụ tại thời điểm định giá; mức lợi nhuận dự kiến; lộ trình điều chỉnh giá hàng hóa, dịch vụ được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

- Quan hệ cung cầu của hàng hóa, dịch vụ và sức mua của đồng tiền; khả năng thanh toán của người tiêu dùng;

- Giá thị trường trong nước, thế giới và khả năng cạnh tranh của hàng hóa, dịch vụ tại thời điểm định giá; cam kết quốc tế về giá

- Các khung giá của từng nhóm cảng biển ngoài việc tuân thủ các quy định về phương pháp tính giá do Bộ Tài chính ban hành, cần chú ý đến các yếu tố hình thành giá như: mức độ đầu tư của doanh nghiệp cảng, đầu tư của nhà nước; hệ số lợi thế kinh doanh, vị trí địa lý của cảng biển

d) Phương pháp xây dựng phương án giá:

Theo Thông tư số 25/2014/TT-BTC quy định phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ, Điều 5 quy định phương pháp định giá bao gồm phương pháp so sánh và phương pháp chi phí; căn cứ đặc tính và giá trị sử dụng của từng loại hàng hóa, dịch vụ, các điều kiện cụ thể về sản xuất kinh doanh, về thị trường, lưu thông hàng hóa, dịch vụ cụ thể, tổ chức, cá nhân lựa chọn phương pháp định giá hàng hóa, dịch vụ phù hợp với hàng hóa, dịch vụ cần định giá, có hai phương pháp định giá:

(1) Phương pháp so sánh: Là phương pháp định giá hàng hóa, dịch vụ căn cứ vào kết quả phân tích, so sánh giữa mức giá và các đặc điểm kinh tế kỹ thuật lớn ảnh hưởng đến đến mức giá của hàng hóa, dịch vụ cần định giá với hàng hóa, dịch vụ tương tự được giao dịch trên thị trường trong nước; có tham khảo giá cả trên thị trường khu vự và thế giới

(2) Phương pháp chi phí là phương pháp định giá hàng hóa, dịch vụ căn cứ vào chi phí sản xuất, kinh doanh thực tế hợp lý, hợp lệ và mức lợi nhuận dự kiến (nếu có) phù hợp với mặt bằng giá thị trường và chính sách của Nhà nước có tác động đến giá hàng hóa, dịch vụ, được xác định theo công thức sau:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Giá hàng hóa dịch vụ | = Giá thành toàn bộ | + Lợi nhuận dự kiến (nếu có) | + Thuế tiêu thụ đặc biệt (nếu có) | + Thuế GTVT và thuế khác (nếu có) |

Giá thành dịch vụ được tính toán theo quy định tại Điều 11 của Thông tư số 25/TT-BTC, như sau:

Bảng tính chi phí giá thành hàng hóa, dịch vụ sản xuất, kinh doanh trong nước

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| STT | Nội dung chi phí | Ký hiệu |
| A | Sản lượng tính giá | Q |
| B | Chi phí sản xuất, kinh doanh | C |
| I | Chi phí trực tiếp: | CTT |
| 1 | Chi phí nguyên liệu, vật liệu, công cụ, dụng cụ, nhiên liệu, năng lượng trực tiếp | CVT |
| 2 | Chi phí nhân công trực tiếp | CNC |
| 3 | Chi phí khấu hao máy móc thiết bị trực tiếp (trường hợp được trích khấu hao) | CKH |
| 4 | Chi phí sản xuất, kinh doanh (chưa tính ở trên) theo đặc thù của từng ngành, lĩnh vực | CK |
| II | Chi phí chung | CC |
| 5 | Chi phí sản xuất chung (đối với doanh nghiệp) | CCM |
| 6 | Chi phí tài chính (nếu có) | CTC |
| 7 | Chi phí bán hàng | CBH |
| 8 | Chi phí quản lý | CQL |
|  | Tổng chi phí sản xuất, kinh doanh | TC |
| C | Chi phí phân bổ cho sản phẩm phụ (nếu có) | CP |
| D | Giá thành toàn bộ (TC-CP) | Z |
| Đ | Giá thành toàn bộ 01 (một) đơn vị sản phẩm (TC-CP)/Q | Zđv |

*(Nội dung từng khoản chi phí trên được xác định theo quy định của pháp luật hiện hành)*

đ) Một số tồn tại bất cập trong phương pháp tính giá theo quy định hiện hành:

Về phương pháp tính giá thành hàng hóa dịch vụ đối với dịch vụ tại cảng biển không có quy định phương pháp tính giá riêng mà vẫn áp dụng phương pháp tính giá chung theo quy định tại Thông tư số 25/2014/TT-BTC của Bộ Tài chính.

- Theo quy định tại Điều 11, mức giá thành được tính toán dựa trên các khoản như: chi phí nguyên liệu, vật liệu, công cụ, dụng cụ, nhiên liệu, năng lượng trực tiếp; chi phí nhân công; khấu hao; chi phí sản xuất kinh doanh theo đặc thù ngành; chi phí sản xuất chung; chi phí tài chính; chi phí bán hàng; chi phí quản lý doanh nghiệp. Nội dung các loại chi phí nêu được xác định theo quy định của pháp luật hiện hành. Trong đó, nội dung các khoản chi phí như: Chi phí nguyên liệu, vật liệu, công cụ, dụng cụ, nhiên liệu, năng lượng trực tiếp và Chi phí nhân công được tính toán theo định mức. Việc tính toán giá theo định mức đối với 04 loại giá dịch vụ trong khung giá có một số bất cập như sau:

Trong 04 loại giá, chỉ có dịch vụ hoa tiêu hàng hải có quy định định mức được quy định tại Thông tư số 60/2014/TT-BGTVT ngay 03/11/2014 của Bộ Giao thông vận tải ban hành định mức kinh tế kỹ thuật dịch vụ công ích hoa tiêu hàng hải. Đối với 03 loại dịch vụ còn lại chưa có định mức kinh tế - kỹ thuật do cơ quan nhà nước quy định thì được áp dụng theo định mức do Hội đồng quản trị hoặc Hội đồng thành viên hoặc thủ trưởng doanh nghiệp quy định. Tuy nhiên:

Định mức kinh tế - kỹ thuật tại Thông tư số 60/2014/TT-BGTVT đã ban hành từ năm 2014, đến nay nhiều công ty hoa tiêu đã đầu từ thêm các phương tiện máy móc mới và nâng cấp sửa chữa các phương tiện cũ, định mức tiêu hao nhiêu liệu của các phương tiện này chưa được cập nhật, bổ sung trong Thông tư. Các quy định về định mức đến nay đã không còn phù hợp, không đủ thông số để tính chi phí giá thành. Đối với định mức của ba dịch vụ còn lại, hầu hết các doanh nghiệp đều không xây dựng định mức kinh tế - kỹ thuật của doanh nghiệp do chưa có văn bản hướng dẫn cụ thể để thực hiện. Đồng thời, việc xây dựng giá thành theo định mức không phản ảnh đúng giá thành thực tế, do chi phí theo định mức khác với chi phí thực tế. Giá thành theo định mức chỉ phù hợp với cơ chế giá hàng hóa dịch vụ do nhà nước đặt hàng.

Vì các lý do nêu trên, việc tính toán giá thành dựa trên định mức (của nhà nước hay định mức do doanh nghiệp ban hành) không phù hợp, khiến doanh nghiệp rất khó thực hiện. Để xây dựng giá thành phản ánh đúng chi phí thực tế của doanh nghiệp, làm cơ sở xây dựng khung giá, đề xuất xây dựng giá thành dựa trên các chi phí thực tế của doanh nghiệp ở năm trước đó (với điều kiện báo cáo tài chính đã được kiểm toán của nhà nước). Trên cơ sở chi phí giá thành thực tế của năm trước đó, giá thành tại thời điểm tính toán có thể được điều chỉnh theo sự biến động giá của các yếu tố đầu vào (nếu có). Ví dụ, tại thời điểm xây dựng giá thành, giá nhiên liệu đầu vào tăng 15% so với năm trước đó, trong quá trình xây dựng sẽ cộng thêm phần tăng giá này vào chi phí tính giá.

e) Lựa chọn phương án tính giá:

Hiện nay, ở Việt Nam có 14 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải, hơn 200 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cầu bến, phao neo, 40 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bốc dỡ container và khoảng 70 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt được phân bổ rộng khắp cả nước. Mức độ đầu tư về tổng mức đầu tư, trang thiết bị và sản lượng tại từng khu vực cảng biển không đồng đều, dẫn đến chi phí giá thành của các doanh nghiệp là khác nhau. Ví dụ, với cảng biển được xây dựng với mức đầu tư lớn, trang thiết bị hiện đại (như cảng Cái Mép - Thị Vải, Lạch Huyện, Đình Vũ, Cát Lái) có mức giá thành cao hơn các cảng nhỏ, cũ có mức đầu tư thấp hơn, khai thác hết khấu hao. Do vậy, việc xây dựng khung giá dựa trên phương pháp chi phí để bảo đảm cho tất cả các doanh nghiệp có đủ nguồn thu để duy trì hoạt động sản xuất kinh doanh.

Ngoài ra, do ngành hàng hải có tính quốc tế hóa cao, đối tượng khách hàng mang lại nguồn thu lớn cho doanh nghiệp chủ yếu là các hãng tàu nước ngoài, do vậy ngoài quy định của pháp luật Việt Nam, dịch vụ hàng hải cũng phải đáp ứng được các thông lệ quốc tế. Mức giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam cũng cần phải so sánh với các nước trong khu vực để bảo đảm tương đồng mức giá, tránh sự chênh lệch quá lớn. Mức giá quá cao so với mặt bằng chung làm giảm sự cạnh tranh, mức giá quá thấp sẽ thiệt thòi cho doanh nghiệp Việt Nam, làm giảm nguồn thu của doanh nghiệp và đất nước. Do vậy, khi tính mức giá làm cở cho việc định giá của nhà nước, đề xuất sử dụng phương pháp chi phí kết hợp với phương pháp so sánh là cần thiết để đưa ra mức giá phù hợp, hài hòa lợi ích giữa các thành phần kinh tế, bảo đảm duy trì hoạt động của doanh nghiệp và hài hòa với mức giá của các nước trong khu vực.

**B. Giải pháp về giá đối với từng loại dịch vụ**

**1. Giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải**

a) Quy định về định giá: Giá dịch vụ hoa tiêu mang tính độc quyền bán, một tuyến dẫn tàu chỉ giao cho một công ty thực hiện. Giá dịch vụ hoa tiêu vẫn giữ như mức phí theo quy định tại Thông tư 01/2016/TT-BTC là chưa phù hợp với chi phí giá thành theo Thông tư 25/2014/TT-BTC của Bộ Tài chính, chưa phản ánh đúng chi phí giá thành mà doanh nghiệp bỏ ra khi cung cấp dịch vụ *(nội dung đã phân tích ở các phần trên).* Nội dung đề xuất: quy định mức giá tối đa hoa tiêu hàng hải, mức giá dựa trên chi phí giá thành thực tế của doanh nghiệp trên từng tuyến, không phân biệt khung giá nội địa và quốc tế, kết hợp so sánh với mức giá trong khu vực.

b) Về phương pháp tính giá: Theo phương pháp tính đã nêu tại mục A, mức giá tối đa dựa trên chi phí giá thành của tuyến dịch vụ theo báo cáo của các công ty hoa tiêu, đồng thời so sánh với mức giá của một số nước trong khu vực.

c) Đánh giá mức giá theo quy đinh tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT:

Trên cơ sở lựa chọn một số tuyến cơ bản để tính toán giá thành dịch vụ làm cơ sở đánh giá mức khung giá hiện nay:

*c1) Lựa chọn 1:* Lựa chọn tuyến hoa tiêu dẫn tàu tại cảng dầu khí ngoài khơi của Công ty TNHH MTV Hoa tiêu IX. Lý do, đây có thể coi là tuyến dịch vụ có chi phí giá thành cao nhất, do tuyến dẫn tàu tại cảng dầu khí ngoài khơi xa đất liền, công ty phải bố trí phương tiện để đưa đón hoa tiêu bằng máy bay hoặc các phương tiện chuyên dụng khác, thời gian dẫn tàu dài nên chi phí giá thành sẽ cao hơn các tuyến trong đất liền, chi tiết như sau:

- Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực IX được giao 13 tuyến dẫn tàu đều nằm ở các cảng ngoài khơi, tuyến gần nhất là mỏ Bạch Hổ 62 hải lý, tuyến xa nhất là mỏ Trường Sơn 277 hải lý. Loại tàu cần dẫn: Tàu chở dầu thô có tổng trọng tải hơn 100.000 DWT từ điểm đón trả hoa tiêu tại các mỏ đến các tàu chứa dầu (FSO/FPSO) của mỏ và ngược lại. Yêu cầu về hoa tiêu dẫn tàu là Hoa tiêu ngoại hạng, phải được đào tạo chuyển vùng hoạt động dẫn tàu tại khu vực khai thác dầu khí ngoài khơi theo quy định của pháp luật và các khóa huấn luyện về an toàn theo tiêu chuẩn quốc tế.

- Phương tiện đón hoa tiêu: Máy bay, ca nô: Đón Hoa tiêu lên tàu từ Điểm đón trả hoa tiêu tại Vũng Tàu để ra mỏ khai thác dầu khí, mỏ gần nhất là Bạch Hổ mất 6 giờ, mỏ xa nhất là Trường Sơn: 27,7 giờ. Đến mỏ bằng máy bay: Đón Hoa tiêu từ sân bay Vũng Tàu đến Bạch Hổ mất 50 phút, mỏ xa nhất là Trường Sơn mất 160 phút

- Theo tính toán của Công ty hoa tiêu 9, chi phí giá thành cho một lượt dẫn tàu như sau:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| STT | Nội dung chi phí | Ký  hiệu | ĐVT | Chi phí,  giá thành |
| A | Sản lượng tính giá | Q | Lượt | 671 |
| B | Chi phí sản xuất, kinh doanh | C | Đồng |  |
| I | Chi phí trực tiếp | CTT | Đồng | 5,274,672,618 |
| 1 | Chi phí nguyên liệu, vật liệu, công cụ dụng cụ, nhiên liệu, năng lượng trực tiếp | CVT | Đồng | 48,722,698 |
| 2 | Chi phí nhân công trực tiếp | CNC | Đồng | 4,567,494,857 |
| 3 | Chi phí khấu hao máy móc thiết bị trực tiếp (trường hợp được trích khấu hao) | CKH | Đồng | 658,455,063 |
| 4 | Chi phí sản xuất, kinh doanh (chưa tính ở trên) theo đặc thù của từng ngành, lĩnh vực | CK | Đồng | 0 |
| II | Chi phí chung | CC | Đồng | 7,476,282,162 |
| 5 | Chi phí sản xuất chung (đối với doanh nghiệp) | CCM | Đồng | 901,328,826 |
| 6 | Chi phí tài chính (nếu có) | CTC | Đồng | 0 |
| 7 | Chi phí bán hàng | CBH | Đồng | 0 |
| 8 | Chi phí quản lý | CQL | Đồng | 6,574,953,336 |
|  | Tổng chi phí sản xuất, kinh doanh | TC | Đồng | 12,750,954,780 |
| C | Chi phí phân bổ cho sản phẩm phụ (nếu có) | CP | Đồng | 0 |
| D | Giá thành toàn bộ (TC-CP) |  | Đồng | 12,750,954,780 |
| III | Thu nhập chịu thuế tính trước |  | Đồng | 2,693,254,822 |
| 1 | Thuế TNDN |  | Đồng | 761,282,912 |
| 2 | Trích quỹ |  | Đồng | 1,931,971,910 |
| 3 | Quỹ đầu tư phát triển |  | Đồng |  |
| IV | Giá thành trước thuế | Z | Đồng | 15,444,209,602 |
| 1 | Thuế VAT 10% |  | Đồng | 1,544,420,960 |
| 2 | Giá thành toàn bộ 01 (một) đơn vị sản phẩm (Z/Q) | Zđv | Đồng | 23,016,706 |

*(Mức chi phí này được công ty tính toán dựa theo quy định tại Điều 11 của Thông tư số 25/2014/TT-BTC tại thời điểm năm 2019, các chi phí được tính toán theo chi phí thực tế doanh nghiệp bỏ ra khi cung cấp dịch vụ)*

- Trên cơ sở chi phí giá thành tại mỏ ngoài khơi là 23 triệu/lượt, từ đó có thể suy ra chi phí giá thành cho một lượt dẫn tàu tại cảng trong đất liền bằng hoặc thấp hơn 23 triệu/lượt. Tuy nhiên, trên thực tế giá dịch vu hoa tiêu tại một số tuyến ở Việt Nam rất cao, điển hình ở cảng Lạch Huyện, mức giá cao nhất khoảng 290 triệu/lượt đối với tàu từ 140.000 DWT, cảng Cái Mép Thị Vải khoảng 288 triệu/lượt (cao hơn khoảng gấp 10 lần chi phí giá thành, nếu tính theo chi phí giá thành của tuyến dẫn tàu tại mỏ ngoài khơi nêu trên).

Đồng thời, so với giá hoa tiêu của một số nước trong khu vực, giá hoa tiêu tại một số cảng biển lớn của Việt Nam (Hải Phòng, TP HCM, Cái Mép) ở mức cao nhất, cao hơn khoảng gấp 4 lần so với Thái Lan, cao hơn khoảng 2-2,5 lần so với Singapore (với giả thiết thời gian dẫn tàu tại Singapore là 2 giờ/lượt) và cao hơn Nhật Bản từ 20%- 90% (so sánh mức giá ở cùng cỡ tàu).

Như vậy, theo cả phương pháp chi phí và so sánh, giá dịch vụ hoa tiêu tại một số tuyến của Việt Nam chưa phù hợp với phương pháp tính giá của Thông tư số 25/2014/TT-BTC

*c2) Lựa chọn 2:* Tuyến dẫn tàu Nhà máy nhiệt điện Duyên Hải thuộc Công ty TNHH MTV hoa tiêu V. Lý do lựa chọn, đây là tuyến dẫn ràu có chiều dài ngắn (6 hải lý), do vậy chi phí giá thành sẽ thấp, có thể coi đây là tuyến đại điện cho mức giá thành thấp. Theo tính toán của Công ty hoa tiêu 5, chi phí giá thành như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Nội dung chi phí | Ký hiệu | Tổng cộng các tuyến |
| A | Sản lượng tính giá | Q | 5,120 |
| B | Chi phí sản xuất, kinh doanh | C | 20,817,773,041 |
| I | Chi phí trực tiếp: | CTT | 11,967,877,374 |
| 1 | Chi phí nguyên liệu, vật liệu, công cụ, dụng cụ, nhiên liệu, năng lượng trực tiếp | CVT | 2,193,370,485 |
| 2 | Chi phí nhân công trực tiếp | CNC | 9,346,367,943 |
| 3 | Chi phí khấu hao máy móc thiết bị trực tiếp (trường hợp được trích khấu hao) | CKH | 428,138,946 |
| 4 | Chi phí sản xuất, kinh doanh (chưa tính ở trên) theo đặc thù của từng ngành, lĩnh vực | CK |  |
| II | Chi phí chung ( nếu có) | CC | 8,849,895,667 |
| 5 | Chi phí sản xuất chung (đối với doanh nghiệp) | CCM | 1,493,779,355 |
| 6 | Chi phí tài chính | CCT |  |
| 7 | Chi phí hoạt động | CBH |  |
| 8 | Chi phí quản lý | CQL | 7,356,116,312 |
|  | Tổng chi phí sản xuất, kinh doanh | TC | 20,817,773,041 |
| C | Chi phí phân bổ cho sản phẩm phụ (nếu có) | CP |  |
| D | Giá thành toàn bộ (TC-CP) | Z | 20,817,773,041 |
| Đ | Giá thành toàn bộ 01 (một) đơn vị sản phẩm (TC-CP)/lượt (đơn vị VNĐ) | Zđv | 4,065,971 |

*(Mức chi phí này được công ty tính toán dựa theo quy định tại Điều 11 của Thông tư số 25/2014/TT-BTC tại thời điểm năm 2019, các chi phí được tính toán theo chi phí thực tế doanh nghiệp bỏ ra khi cung cấp dịch vụ)*

Với mức giá thành dịch vụ của tuyến hoa tiêu có chiều dài dẫn tàu ngắn, tàu trọng tải nhỏ, giá thành thấp, nhưng theo tính toán doanh nghiệp cũng phải bỏ ra chi phí khoảng 4 triệu đồng/lượt dẫn tàu. Tuy nhiên, hiện tại tuyến dịch vụ này và rất nhiều tuyến nội địa khác chỉ thu được mức giá là 500.000/lượt, với mức giá này không thể đủ bù đắp chi phí cho doanh nghiệp. Mức giá hiện tại đang quy định theo đơn giá nội địa, quốc tế với độ chênh lệch lớn, tạo ra sự không công bằng về nguồn thu giữa các doanh nghiệp, mặc dù chi phí doanh nghiệp phải bỏ ra khi dẫn tàu là như nhau.

Do vậy, qua giá thành của hai tuyến dịch vụ điển hình (một tuyến đại diện cho mức giá thành cao, một tuyến đại diện cho mức giá thành thấp), có thể thấy rằng chi phí giá thành cho một lượt dẫn tàu từ khoảng 4 triệu/lượt đến 23 triệu/lượt, tuy nhiên mức giá hiện tại giao động từ 500.000/lượt đến 290 triệu/lượt, điều đó thấy rằng mức giá theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT chưa phản ảnh đúng chi phí giá thành, đồng thời mức giá này cũng cao hơn nhiều so với các nước trong khu vực.

đ) Đề xuất giải pháp định giá dịch vụ hoa tiêu:

Giá tối đa: căn cứ vào cơ cấu giá thành dịch vụ của từng tuyến dẫn tàu để tính giá dịch vụ cho từng tuyến, và so sánh với mức giá của các nước trong khu vực để đề xuất đơn giá dịch vụ tối đa.

Giá tối thiểu: Không quy định giá tối thiểu cho từng tuyến cụ thể, tuy nhiên để bảo đảm chi phí cho doanh nghiệp hoạt động, bổ sung quy định giới hạn mức giá tối thiểu chung cho tất cả các lượt dẫn tàu. Ví dụ trong trường hợp giá dịch vụ tính theo công thức có mức dưới 4 triệu đồng, doanh nghiệp được tính là 4 triệu.

**2.** **Giá dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo**

a) Giá dịch vụ sử dụng cầu bến: Theo nội dung phân tích ở trên đã đề xuất không quy định giá dịch vụ cầu bến trong danh mục hàng hóa dịch vụ do nhà nước định giá, bỏ khung giá đối với dịch vụ sử dụng cầu bến trong Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT.

b) Giá sử dụng phao neo: Quy định giá tối đa cho dịch vụ phao neo, bỏ quy định giá tối thiểu

- Phương pháp tính giá: Theo phương pháp chi phí đã nêu tại mục A, mức giá tối đa dựa trên chi phí giá thành của các bến phao.

Trong điều kiện nhu cầu hàng hóa qua khu vực không ngừng gia tăng trong khi tiến độ đầu tư xây dựng các bến cảng mới chưa đáp ứng kịp, hệ thống bến phao được đầu tư đã phát huy tốt vai trò. Các bến phao đã góp phần giảm tình trạng quá tải về cầu bến thông qua việc chuyển tải và sang mạn. Từ đó góp phần tăng khối lượng hàng thông qua bến cảng, giảm thời gian lưu kho, lưu bãi tại cảng chính, góp phần giải quyết những hạn chế về quy mô cầu bến và khả năng tiếp nhận tàu của cảng. Tuy nhiên, việc bố trí các bến phao chỉ mang tính chất tạm thời, chỉ đầu tư, khai thác khi cần thiết và gắn với quy hoạch phát triển phù hợp với hoạt động của cảng cứng. Khi hoàn thành xây dựng các cảng cứng thì những bến phao ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của cảng sẽ phải được di dời để bảo đảm điều kiện an toàn cho hoạt động của cảng.

Do vậy, khi ban hành mức giá tối đa cho bến phao, cần lưu ý đến đặt thù, đặc điểm, thời gian hoạt động của bến phao để bảo đảm doanh nghiệp có thể bù đắp được chi phí đầu tư và chi phí vận hành.

**3.Giá bốc dỡ container**

a) Đề xuất khung giá: Quy định mức giá tối thiểu, không quy định giá tối đa

b) Phương pháp tính giá: Theo phương pháp tính đã nêu tại mục A, mức giá tối thiểu dựa trên chi phí giá thành của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bốc dỡ, đồng thời so sánh với mức giá của một số nước trong khu vực.

c) Nội dung đề xuất điều chỉnh

Đối với dịch vụ bốc dỡ container hàng hoá xuất nhập khẩu: Hiện nay, hầu hết các doanh nghiệp đều áp dụng mức giá tối thiểu quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT (một số ít doanh nghiệp đã áp dụng mức giá cao hơn). Trên cơ sở kết quả làm việc, đánh giá của doanh nghiệp và kết quả về báo cáo tài chính từ năm 2018 đến nay, mặc dù đang áp dụng mức giá tối thiểu nhưng tất cả các doanh nghiệp cảng đều kinh doanh có lãi, không doanh nghiệp cảng nào hoạt động thua lỗ. Như vậy có thể nhận định mức giá tối thiểu quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã phù hợp với chi phí giá thành dịch vụ, bảo đảm cho các doanh nghiệp cảng duy trì ổn định được hoạt động sản xuất kinh doanh.

Tuy nhiên, so sánh với các nước trong khu vực, giá dịch vụ bốc dỡ của Việt Nam hiện nay đang thấp nhất, chỉ bằng từ 38-60% mức giá bình quân trong khu vực, do vậy việc điều chỉnh tăng giá tối thiểu từ 10% -20% là giải pháp hiệu quả giúp doanh nghiệp Việt Nam tăng nguồn thu mà vẫn không mất đi sự cạnh tranh so với khu vực, mức giá sau điều chỉnh vẫn thấp hơn mặt bằng chung khu vực từ 40-80%.

Với mức giá điều chỉnh tăng 10% và sản lượng hàng hoá xuất nhập khẩu thông qua Việt Nam đạt khoảng 17 triệu TEUs/năm, trung bình một năm doanh nghiệp cảng Việt Nam sẽ thu thêm được khoảng 70 triệu USD/năm (tương đương 1.560 tỷ VNĐ), với mức tăng 20% doanh nghiệp cảng sẽ tăng thêm 140 triệu USD/năm (tương đương 3.128 tỷ/năm). Giá dịch vụ bốc dỡ được thu trực tiếp từ hãng tàu nước ngoài từ giá THC mà không thu từ doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Với nguồn thu tăng thêm này sẽ giúp cho doanh nghiệp nghiệp cảng có thêm nguồn tài chính đáng kể để tiếp tục đầu tư nâng cấp dịch vụ hoặc góp phần xây dựng cảng mới.

Hệ thống cảng biển Việt Nam so với các nước vẫn còn rất khiêm tốn, sản lượng hàng hoá container xuất nhập khẩu thông qua cả nước trung bình đạt khoảng 17 triệu TEUs/năm, chỉ bằng 50% sản lượng của cảng Singapore. Việt Nam chưa có cảng nào lọt vào top 20 cảng có sản lượng thông qua lớn nhất thế giới (trong khi Châu Á có 9 cảng đứng đầu thế giới). Việc đầu tư xây dựng cảng hiện đại, đón được tàu trọng tải lớn hơn, đáp ứng được tiêu chuẩn về cảng xanh, cảng thông minh là một xu thế tất yếu trong tương lai. Nếu không có giải pháp tài chính phù hợp cảng biển Việt Nam sẽ ngày càng trở tụt hậu so với khu vực và thế giới. Theo quy hoạch đã được Chính phủ đã đề ra, trong trung hạn đến 2030 nhu cầu đầu tư vào hạ tầng cảng biển dự kiến vào khoảng 13 tỷ USD để đạt được mục tiêu tăng năng lực thông qua của cảng biển về hàng container lên 30-40 triệu TEU/năm.

Vì các lý do trên, việc ban hành ra mức giá phù hợp sẽ giúp hệ thống cảng biển Việt Nam có thêm nguồn tài chính để nâng cao chất lượng dịch vụ của cảng hiện hữu và nguồn tài chính tiếp tục đầu tư xây dựng cảng mới theo quy hoạch đã đề ra, nâng cao vị thế cảng biển trong chuỗi hàng hải quốc tế. Với mức điều chỉnh theo đề xuất nêu trên vừa đáp ứng được cả phương pháp chi phí và phương pháp so sánh theo quy định tại Thông tư 25/2014/TT-BTC, vừa là giải pháp hiệu quả mang lại lợi ích cho doanh nghiệp cảng nói riêng và nền kinh tế hàng hải Việt Nam nói chung trong giai đoạn đất nước còn khó khăn như hiện nay.

Ngoài ra, cần xem xét điều chỉnh theo hướng ban hành các mức giá cho các nhóm cảng biển khác nhau (5 nhóm cảng biển theo Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay và nhóm cảng biển nước sâu). Mục đích để mức giá từng khu vực phản ảnh đúng với chi phí đầu tư, vị trí địa lý và tiềm năng của từng khu vực cảng biển.

d) Một số giải pháp khác

- Về cơ chế quản lý giá THC: Hiện nay giá THC nằm trong danh mục phụ thu của hãng tàu nước ngoài, theo quy định hiện hành, hãng tàu chỉ phải niêm yết mức giá và danh mục giá, do vậy chưa kiểm soát được mức thu của hãng tàu. Hãng tàu nước ngoài hiện đã thu giá THC của chủ hàng với giá 120 USD/cont20’ và 180 USD/cont40’, và đang trả cho cảng giá dịch vụ bốc dỡ bằng 30-45% giá THC. Sau giá dịch vụ bốc dỡ container điều chỉnh tăng 20% (theo đề xuất nêu trên) thì mức giá dịch vụ bốc dỡ vẫn chỉ bằng 50-65% giá THC. Do vậy, để có cơ chế kiểm soát giá THC chặt chẽ hơn, tại nội dung trên đã đề xuất đưa phụ thu của hãng tàu nước ngoài và danh mục kê khai giá. Theo quy định của kê khai giá, hãng tàu phải nộp kê khai giá với cơ quan có thẩm quyền kèm bảng chi phí giá thành và được cơ quan có thẩm quyền chấp nhận mới được áp dụng. Điều này sẽ hạn chế được việc các hãng tàu tăng giá THC khi doanh nghiệp cảng tăng giá bốc dỡ.

**4. Giá dịch vụ lai dắt**

a) Phương pháp tính giá: Theo phương pháp tính đã nêu tại mục A, mức giá tối thiểu dựa trên chi phí giá thành của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bốc dỡ, đồng thời so sánh với mức giá với các khu vực cảng trong cả nước.

b) Nội dung điều chỉnh khung giá

Cần nghiên cứu xem xét xây dựng các khung mức giá tàu lai theo lượt dẫn tàu, phân chia theo các loại công suất tàu lai của từng khu vực cảng biển. Ví dụ khu vực cảng biển A: tàu lai công suất từ X đến Y (CV) hỗ trợ tàu biển B theo quy định của Nội quy cảng biển sẽ có mức khung giá (đối đa, tối thiểu) theo lượt. Cách tính toán này sẽ giải quyết được căn bản việc tranh cãi không thống nhất về thời gian lai dắt giữa chủ tàu và doanh nghiệp tàu lai như hiện nay. Bên cạnh đó, giá thu theo lượt sẽ khống chế được mức giá tối đa mà chủ tàu phải trả, tránh trường hợp doanh nghiệp tăng thời gian lai dắt để tăng giá dịch vụ. Đồng thời, cách tính này cũng phù hợp với yêu cầu của khách hàng, do nhiều khách hàng yêu cầu công ty lai dắt báo giá trọn gói theo lượt để chủ động tính toán chi phí trước khi tàu vào cảng, hoặc một số khách đã ký hợp đồng lai dắt dài hạn với công ty lai dắt với mức giá cố định theo lượt.

**C. Kiến nghị, đề xuất**

1. Đề xuất kiến nghị với Quốc hội, Chính phủ:

- Sửa đổi danh mục hàng hoá dịch vụ do nhà nước định giá theo Luật giá, trong đó bổ sung quy định các loại giá dịch vụ: hoa tiêu hàng hải, sử dụng phao neo, bốc dỡ container và lai dắt tàu biển vào danh mục hàng hoá dịch vụ do nhà nước định giá (quy định giá tối đa, tối thiểu, khung giá) cho thống nhất với với Bộ Luật Hàng hải Việt Nam;

- Sửa đổi điều chỉnh Điều 90 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, theo đó quy định: giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải, giá sử dụng phao neo, giá bốc dỡ container, giá lai dắt tàu biển do Bộ Giao thông vận tải định giá (quy định giá tối đa, tối thiểu, khung giá); doanh nghiệp tự quyết định giá theo mức quy định về định giá của Bộ Giao thông vận tải ban hành.

2. Đề xuất kiến nghị Chính phủ xem xét sửa đổi một số văn bản pháp luật như sau:

- Sửa đổi Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của luật giá và Nghị định số 149/2016/NĐ-CP sửa đổi bổ sung Nghị định số 177/2013/NĐ-CP, theo đó:

+ Đưa giá dịch vụ tại cảng biển ra ngoài danh mục hàng hoá, dịch vụ kê khai giá;

+ Bổ sung phụ thu của hãng tàu đối với hàng hoá container xuất nhập khẩu tại cảng biển vào danh mục hàng hoá, dịch vụ kê khai giá

- Sửa đổi Nghị định số 70/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, theo đó sửa đổi nội dung về quản lý dịch vụ hoa tiêu hàng hải nhằm hạn chế việc độc quyền cung ứng dịch vụ của các tổ chức hoa tiêu hàng hải, nâng cao việc cung cấp chất lượng dịch vụ và đổi mới mô hình tổ chức hoa tiêu hàng hải đáp ứng yêu cầu tinh gọn bộ máy, giảm đầu mối tổ chức.

- Sửa đổi Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính về giá dịch vụ cảng biển (sau khi các Luật, Nghị định được ban hành), theo đó bổ sung quy định mức xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực hàng hải và nâng mức xử phạt cá hành vi vi phạm về giá của các doanh nghiệp cung cấp các dịch vụ.

- Sửa đổi Nghị định số 160/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển, theo đó bổ sung điều kiện về phương tiện lai dắt đối với doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ lai dắt đảm bảo phù hợp với từng khu vực cảng biển và mật độ, tải trọng tàu biển được phép vào, rời cảng biển theo công suất khai thác cảng biển nhằm hạn chế các doanh nghiệp không đủ phương tiện lai dắt làm ảnh hưởng đến chất lượng và giá dịch vụ lai dắt.

- Sửa đổi Nghi định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ Luật hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải, theo đó bổ sung quy định về tuyến vận tải container đối với hãng tàu nước ngoài khi hoạt động kinh doanh tại Việt Nam.

3. Với các Bộ, ngành trung ương

3.1. Bộ Tài chính:

- Sửa đổi Thông tư số 25/2014/TT-BTC ngày 17/2/2014 của Bộ Tài chính quy định phương pháp định giá chung đối với hàng hoá dịch vụ, theo đó Điều 11 sửa đổi phương pháp tính chi phí giá thành dịch vụ dựa trên chi phí thực tế (không tính chi phí theo định mức) để phản ánh đúng chi phí doanh nghiệp bỏ ra khi thực hiện dịch vụ đó.

- Sửa đổi Thông tư số 56/2014/TT-BTC ngày 28/4/2014 của Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện Nghị định số 177/2013/NĐ-CP và Thông tư số 233/2016/TT-BTC sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 56/2014/TT-BTC), theo đó quy định chung về trình tự, thủ tục, nội dung kê khai cho tất cả các lĩnh vực. Trên cơ sở đó các bộ, ngành tổ chức triển khai thực hiện việc kê khai giá đối với lĩnh vực phụ trách (hiện tại Thông tư 56/2014/TT-BTC mới chỉ quy định việc kê khai giá cho Bộ Tài chính và các cơ quan thuộc Bộ Tài chính).

3.2 Bộ Giao thông vận tải

- Sửa đổi Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT theo hướng quy định giá dịch vụ tại cảng biển với các nội dung đề xuất nêu trên.

- Phối hợp với Bộ tài chính xem xét, thống nhất bổ sung chức năng thanh tra, kiểm tra về giá dịch vụ cảng biển, giá dịch vụ vận tải biển cho Thanh tra Bộ GTVT, Thanh tra Cục HHVN để đảm bảo hành lang pháp lý trong triển khai thực hiện sau này.

- Bộ GTVT chủ trì trình Chính phủ, Quốc hội sửa đổi Bộ luật hàng hải Việt Nam, các Nghị định chuyên ngành hướng dẫn luật vào thời gian thích hợp, trong đó có các nội dung về QLNN chuyên ngành hàng hải đối với các dịch vụ cảng biển, vận tải biển. Chủ trì rà soát trình Thủ tướng Chính phủ hoặc ban hành theo thẩm quyền các quy hoạch về cầu, bến cảng (điều chỉnh, cập nhật), quy hoạch các bến phao trên toàn quốc (ban hành mới) để đáp ứng yêu cầu thực tiễn, thuận tiện cho việc lựa chọn quyết định đầu tư, khai thác của tổ chức, doanh nghiệp.

- Giao Cục Hàng hải Việt Nam rà soát, điều chỉnh các Nội quy cảng biển hiện nay, ban hành các tiêu chí về công suất tàu lai hỗ trợ tàu biển theo kích thước tàu áp dụng phù hợp với đặc thù địa lý, địa hình, đặc điểm khu nước, vùng nước của từng khu vực cảng biển; tính toán số lượng tàu lai tối thiểu phải phù hợp nhằm giảm chi phí cho các chủ tàu trong quá trình điều động tàu vào, rời cảng để làm hàng, vận chuyển hành khách.

Một số đề xuất khác:

- Bộ Giao thông phối hợp với Bộ Tài chính rà soát các quy định của pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính (Nghị định của Chính phủ, Thông tư của Bộ Tài chính) về giá để bổ sung quy định xử phạt các hành vi vi phạm về giá dịch vụ cảng biển, giá cước vận tải đảm bảo phù hợp với thực tiễn, có tính răn đe, chế tài cao hơn quy định hiện nay.

- Rà soát, kiến nghị Chính phủ sửa đổi, bổ sung Bộ luật hàng hải Việt Nam, các Nghị định nêu trên để kịp thời bổ sung các quy định quản lý nhà nước về giá và quản lý hoạt động đối với các dịch vụ hoa tiêu hàng hải, dịch vụ cầu bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt nhằm giải quyết thấu đáo các tồn tại, bất cập đã nêu, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh dịch vụ tại cảng biển.

- Tăng cường, nâng cao chất lượng, nguồn nhân lực; có kế hoạch tuyển chọn, đào tạo hợp lý cho lực lượng thanh tra hàng hải đảm bảo có đủ chuyên môn, năng lực về tài chính, quản lý giá dịch vụ hàng hải đáp ứng yêu cầu của thực tiễn phát sinh.

- Ban hành kế hoạch đào tạo, tuyển chọn nhân lực thanh tra chuyên ngành để đảm bảo lực lượng thanh tra có đủ năng lực, trình độ chuyên môn tốt về tài chính, quản lý giá dịch vụ cảng biển đáp ứng yêu cầu.

3.3. Với các địa phương có cảng biển

- Chỉ đạo các Sở, ngành trực thuộc tăng cường công tác kiểm tra, rà soát việc thực hiện thu giá dịch vụ cảng biển, vận tải biển theo chức năng, nhiệm vụ được giao, xử lý nghiêm minh hoặc báo cáo cơ quan có thẩm quyền xử lý các vi phạm được phát hiện (nếu có) theo thẩm quyền được giao.

- Phối hợp chặt chẽ với Bộ GTVT, Cục HHVN, Bộ Tài chính trong công tác QLNN đối với các doanh nghiệp cung cấp các dịch vụ cảng biển, vận tải biển trong địa bàn quản lý đảm bảo hoạt động của các doanh nghiệp tuân thủ đúng quy định của pháp luật, góp phần tạo lập, gìn giữ môi trường kinh doanh hàng hải lành mạnh, bền vững của địa phương, thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội, gia tăng nguồn thu NSNN của địa phương mình.

3.4. Với các Hiệp hội, Doanh nghiệp

- Hiệp hội cảng biển, hiệp hội chủ tàu Việt Nam cần tiếp tục tăng cường phát huy vai trò của hiệp hội trong công tác quản lý, theo dõi việc thu giá dịch vụ cảng biển, sớm phát hiện, ngăn chặn hoặc kịp thời báo cáo cơ quan QLNN có thẩm quyền có biện pháp xử lý đối với các hành vi vi phạp pháp luật về giá của các doanh nghiệp là thành viên của Hiệp hội.

- Nâng cao vai trò chỉ đạo hiệp thương về giá của các doanh nghiệp cảng biển, vận tải biển là thành viên của Hiệp hội, đảm bảo môi trường kinh doanh cạnh tranh lành mạnh giữa các doanh nghiệp về thị phần bốc xếp hàng hoá, thị phần vận tải hàng hoá nội địa, quốc tế. Kịp thời kiến nghị các cơ chế, chính sách quản lý giá dịch vụ cảng biển đối với cơ quan QLNN có thẩm quyền trung ương, địa phương để điều chỉnh, bổ sung các văn bản QPPL cho phù hợp, nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác QLNN.

- Đối với các doanh nghiệp dịch vụ cảng biển, vận tải biển, hoa tiêu, lai dắt: tuân thủ quy định của pháp luật trong hoạt động kinh doanh, nâng cao trình độ nhận thức của người lao động trong chấp hành các quy định về cung ứng dịch vụ, đảm bảo chất lượng phải tương xứng với giá dịch vụ thu được. Các doanh nghiệp cần chủ động phân tích, cân nhắc lựa chọn kết quả chi phí-lợi ích giữa việc quyết định tăng giá thu, mức tăng giá, thời điểm tăng giá với việc giảm hoặc mất khách hàng đối với doanh thu, lợi nhuận của doanh nghiệp mình để có các quyết định ban hành giá dịch vụ phù hợp trong từng thời kỳ, trong đó lưu ý nguyên tắc tuân thủ đúng theo các quy định của pháp luật về giá phải được đặt lên hàng đầu

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Các văn kiện của Đảng Cộng sản Việt Nam: Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội, 2006; Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội, 2011; Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội, 2016; Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, Nxb. Chính trị Quốc gia Sự thật, tập 1, 2021.

5. Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị Trung ương lần thứ 8 khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

6. Nguồn thông tin từ đề tài, dự án, báo cáo chuyên đề do Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện; các bài viết trên Tạp chí giao thông vận tải.

7. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Luật giá năm 2013 và các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thực hiện (Nghị định, Thông tư).

8. Quyết định số 1579/QĐ-TTg Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

9. Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT ngày 28/9/2022 của Bộ Giao thông vận tải về phê duyệt Đề án phát triển đội tảu biển của Việt Nam.

10. Ấn phẩm Review of Maritime Transport năm 2022 của Hội nghị liên hợp quốc về Thương mại và phát triển.

11. Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022 của Bộ Công Thương.

12***.*** Nguyễn Phú Trọng***,*** Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về chủ nghĩa xã hội và con đường đi lên chủ nghĩa xã hội ở Việt Nam***, Tạp chí Cộng sản số 966 (5-2021).***

13. Ngọc Hân (2020). Sau 20 năm quy hoạch, hệ thống cảng biển Việt Nam đã có bước phát triển vượt bậc. <https://vinamarine.gov.vn/vi/tin-tuc/sau-20-nam-quy-hoach-he-thong-cang-bien-viet-nam-da-co-buoc-phat-trien-vuot-bac>.

14. PGS, TS Đặng Quang Định*Viện trưởng Viện Triết học, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh* Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam*.* <https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/kinh-te/-/2018/823673/mot-so-van-de-ly-luan-va-thuc-tien-ve-nen-kinh-te-thi-truong-dinh-huong-xa-hoi-chu-nghia-o-viet-nam>.

15. Tạp chí Lý luận chính trị số 8-2021.

16. Ths. Trần Tuấn Sơn- Tổng cục Biển và Hải đảo Việt Nam*:* Đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam trong giai đoạn hiện nay.

17. Phát triển kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam- GS.TS Nguyễn Quang Thuấn- Phó Chủ tịch Hội đồng Lý luận Trung ương.

18. Báo cáo Đánh giá về Vận tải Hàng hải năm 2022 của UNCTAD