

CẦN TĂNG CƯỜNG QUẢN LÝ PHỤ PHÍ CỦA HÃNG TÀU NƯỚC NGOÀI

21/02/2024

Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ Hàng hải Việt Nam (VISABA) kiến nghị bổ sung Phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hoá container bằng đường biển vào danh mục hàng hoá, dịch vụ thuộc diện kê khai giá.



VISABA vừa có văn bản gửi Thủ tướng Chính phủ và một số bộ, ngành liên quan đề xuất tăng cường quản lý phụ phí của hãng tàu nước ngoài.

Cụ thể, VISABA kiến nghị bổ sung các cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền bổ sung phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hoá container bằng đường biển vào danh mục hàng hoá, dịch vụ thuộc diện kê khai giá để hoàn thiện cơ chế quản lý mức giá và các loại phụ thu đối với hàng hoá tại cảng biển, tránh trường hợp các hãng tàu nước ngoài tùy tiện tăng giá và lạm thu ảnh hưởng đến quyền lợi của chủ hàng. Trong trường hợp các phụ thu siêu lợi nhuận thì phải áp thuế tiêu thụ đặc biệt.

VISABA đề xuất tham khảo học hỏi kinh nghiệm quản lý các hãng tàu nước ngoài từ các quốc gia lân cận như Trung Quốc, Thái Lan, Singapore... để xây dựng, hoàn thiện các giải pháp tăng cường kiểm soát hoạt động của các hãng tàu nước ngoài, tránh thất thu ngân sách Nhà nước, bảo vệ các doanh nghiệp trong nước.

Theo VISABA, các quy định pháp luật hiện hành của Việt Nam đã và đang tạo điều kiện thuận lợi cho các hãng tàu nước ngoài trong việc giao thương, khai thác tại cảng của quốc gia. Tuy nhiên, với hiện trạng hoạt động của các hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam đã và đang ảnh hưởng không nhỏ đến quyền lợi của doanh nghiệp xuất nhập khẩu, cảng biển, logistics và công tác quản lý của Nhà nước.

Cụ thể, hiện gần 100% sản lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam đều do các hãng tàu nước ngoài đảm nhận. Trong khi đó, các hãng tàu nước ngoài ra vào cảng, mở tuyến không cần phải báo cáo vì pháp luật hiện hành của Việt Nam không có quy định về đăng ký, quản lý tuyến vận tải.

Bên cạnh đó, theo VISABA, các hãng tàu đang thu khoảng 10 loại phụ phí đối với hàng hóa tại cảng biển (như thu phụ phí xếp dỡ tại cảng - THC, phụ thu chứng từ, phụ thu xăng dầu, vệ sinh container...), nhưng mức giá và các loại phụ thu này do hãng tàu tự quyết định mà không có sự thỏa thuận với khách hàng.

Các chủ hàng Việt Nam do không phải là người đàm phán ký hợp đồng vận chuyển nên các điều khoản về phụ thu mà hãng tàu đưa

ra chủ hàng buộc phải chấp nhận để lấy được hàng. Lãnh đạo VISABA cho biết, ngay từ đầu năm 2024, các hãng tàu nước ngoài đã liên tục công bố tăng từ 10-20% phí THC đối với mỗi loại dịch vụ container.

Điều đáng chú ý là các hãng tàu khi muốn điều chỉnh các loại phí và phụ phí, chỉ cần niêm yết thay đổi giá trước thời điểm điều chỉnh giá 15 ngày và không phải thông qua kiểm tra, giải trình các yếu tố cấu thành phí và phụ phí (theo Nghị định 146/2016/NĐ-CP ngày 2/11/2016 về niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển). Các hãng tàu nước ngoài đã và đang yêu cầu các depot chiết khấu rất mạnh, đến 50-60% giá nâng hạ, trong khi phí này không liên quan đến các hãng tàu.

“Với 25 triệu TEUS thông qua cảng biển Việt Nam, trong đó khoảng 15 triệu container hàng hóa xuất nhập khẩu, Việt Nam đang là thị trường quan trọng của các hãng tàu nước ngoài. Bình quân 1 container phụ thu của họ là 200 USD/container thì hàng năm chúng ta đang để trên 3 tỷ USD thiếu kiểm soát. Việc này làm tăng chi phí logistics và giảm sức cạnh tranh hàng hóa của Việt Nam với các nước khác”, đại diện VISABA đánh giá.

Nguồn: <https://baodautu.vn/>