

CÁC HÃNG TÀU ĐANG THU KHOẢNG 10 LOẠI PHỤ PHÍ ĐỐI VỚI HÀNG HÓA TẠI CẢNG BIỂN

06/03/2024

Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ Hàng hải Việt Nam (Visaba) vừa có ý kiến khi hàng loạt loại phí, phụ thu do hãng tàu nước ngoài tự quyết định mà không có sự thỏa thuận với khách hàng.

Theo ông Nhữ Đính Thiện, Phó Tổng Thư ký Visaba, 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.

Ông Thiện phân tích: gần 100% sản lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam đều do các hãng tàu nước ngoài đảm nhận; 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, các hãng tàu đang thu khoảng 10 loại phụ phí đối với hàng hóa tại cảng biển (như phụ thu phí THC, phụ thu chứng từ, phụ thu xăng dầu, vệ sinh container...). Tuy nhiên, 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.

Với cách làm trên, ngay từ đầu năm 2024, các hãng tàu nước ngoài đã liên tục công bố tăng từ 10-20% (từ 290.000 đồng -550.000 đồng/container) phí THC đối với mỗi loại dịch vụ container;

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.

Từ thực tế trên, ông Thiện tính toán, với 25 triệu TEUS thông qua cảng biển Việt Nam, trong đó khoảng 15 triệu container hàng hóa XNK thì Việt Nam đang là thị trường quan trọng của các hãng tàu nước ngoài.

Trên thực tế, bình quân 1 container, các hãng tàu phụ thu 200 USD, như vậy, hàng năm Việt Nam đang để trên 3 tỷ USD thiếu kiểm soát. Đây là khoản thu trên lãnh thổ Việt Nam và do các chủ hàng XNK Việt Nam chi trả. Việc này làm tăng chi phí logistics và giảm sức cạnh tranh hàng hóa của Việt Nam với các nước khác. Cụ thể là hiện nay có những tuyến vận tải giá cước bằng 0 hoặc âm.

Bất bình trước thực tế trên, Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam đã có công văn gửi đến Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Công Thương, Cục Quản lý giá - Bộ Tài chính và Cục Hàng hải Việt Nam để nghị tăng cường quản lý phụ phí của hãng tàu nước ngoài.

Ông Phan Thông, Tổng thư ký Hiệp hội cho biết, từ nhiều năm nay, các hãng tàu nước ngoài tự ý thu hàng chục loại phí, phụ phí khác nhau với hàng hóa của doanh nghiệp XNK Việt Nam. Việc tăng giá này không căn cứ theo quy định nào của cơ quan quản lý và cao hơn nhiều so với phí bốc dỡ mà hãng tàu trả lại cho phía cảng biển Việt Nam.

Theo đó, khi Thông tư 39/2023/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải quyết định điều chỉnh giá dịch vụ hoa tiêu, sử dụng cầu, bến, phao neo, bốc dỡ container, lai dắt vừa được ban hành ngày 25/12/2023, bắt đầu có hiệu lực từ 15/2/2024, ngay từ đầu tháng 2/2024, đồng loạt các hãng tàu nước ngoài đã công bố tăng 10-20% phí THC đối với mỗi loại dịch vụ container tại Việt Nam. Điều đáng nói là việc tăng phí này chỉ áp dụng đối với Việt Nam, trong khi các quốc gia khác trong khu vực đều chưa có động thái tăng phí THC. Đặc biệt, nếu xét theo giá trị tuyệt đối thì 10-20% tăng phí THC của hãng tàu cao hơn gấp 3 lần mức điều chỉnh giá bốc dỡ container cảng biển Việt Nam.

Ông Lê Duy Hiệp, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) cho rằng, đã đến lúc cần siết lại công tác quản lý phụ phí đối với hãng tàu nước ngoài. Muốn vậy, cần nghiên cứu về mặt pháp lý cũng như thông lệ quốc tế.

Từ thực tế trên, các hiệp hội đề xuất cơ quan quản lý cần 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 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.

Đồng thời, rà soát và ban hành cơ chế quản lý việc thu các loại phụ phí, so sánh với quy định của pháp luật Việt Nam và thông lệ quốc tế, yêu cầu chủ tàu ngừng ngay việc thu các loại phí không hợp lý, đồng thời kiến nghị Thủ tướng Chính phủ cần sớm ban hành các cơ chế quản lý việc thu phí của các hãng tàu nước ngoài hoạt động tại Việt Nam.