

XÂY DỰNG MÔ HÌNH TÍNH CƯỚC PHÍ CHO CÁC CẢNG BIỂN NHỎ DESIGNING TARRIF PORT CALCULATING MODEL FOR SMALL PORTS

TS. ĐẶNG CÔNG XƯỜNG
Khoa Kinh tế vận tải biển, Đại học Hàng hải

Tóm tắt

Trong những năm qua, cảng biển Việt Nam phát triển mạnh mẽ cả về số lượng và quy mô cảng, đặc biệt là sự phát triển mạnh mẽ các cảng biển nhỏ của các thành phần kinh tế. Tuy nhiên, hầu hết các cảng biển này chưa xây dựng cho mình biểu cước phí dịch vụ mà chỉ áp dụng biểu cước phí của các cảng lớn sau khi có sự điều chỉnh một tỷ lệ nào đó. Bài báo phân tích tình hình hoạt động của các cảng biển nhỏ và đề xuất xây dựng mô hình tính cước phí nhằm phục vụ hoạt động sản xuất của các cảng này.

Abstract

Vietnamese seaports, especially small seaports of economic sectors have been strongly developed for recent years both in number and capacity. However, most of them have not built their own port tariff for services but just apply this one of large ports after adjusting a certain percentage. This paper analyses the operation of small seaports as well as proposes to set up a model calculating port tariff.

1. Cảng biển nhỏ và tình hình áp dụng biểu cước phí dịch vụ

Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

Theo phân loại của Bộ Luật hàng hải Việt Nam 2005, cảng biển được chia làm 3 loại chính:

- Cảng biển loại I là những cảng có tầm quan trọng của quốc gia.
- Cảng biển loại II là những cảng có ảnh hưởng đến một vùng kinh tế.
- Cảng biển loại III là những cảng phục vụ cho hoạt động của địa phương, doanh nghiệp.

Theo tiêu chí về khối lượng hàng hóa thông qua cảng thì cảng biển lớn là những cảng có sản lượng trên 12 triệu tấn /năm; Cảng biển loại vừa, từ 5 triệu tấn đến dưới 12 triệu tấn/năm; Cảng biển loại nhỏ là những cảng có lượng hàng hóa thông qua dưới 5 triệu tấn/năm.

Từ khi có chính sách mở cửa cho các thành phần kinh tế tham gia vào các lĩnh vực của nền kinh tế đất nước, lĩnh vực đầu tư xây dựng và mở rộng dịch vụ cảng biển phát triển mạnh mẽ. Hiện nay, nước ta có hơn 130 cảng biển các loại thì cảng biển loại nhỏ chiếm hơn 50% số lượng cảng và đóng góp hơn 30% tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng của cả nước. Hầu hết các cảng biển này thuộc các địa phương, các Bộ ngành và các doanh nghiệp quản lý. Chỉ tính riêng cho khu vực cảng biển Hải Phòng, với 14 cảng biển lớn nhỏ, có 9 cảng biển thuộc địa phương và các ngành khác (ngoài ngành hàng hải) quản lý như: Cảng Cẩm (Hải Phòng), Cảng Cá Hạ Long (Tổng Công ty thủy sản Hạ Long), Cảng Đông Hải (Quân Khu III), Cảng 128 Hải quân (Quân chủng Hải quân), và các cảng thuộc các doanh nghiệp xăng dầu, gas khí hóa lỏng....

Về cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng, các cảng loại nhỏ thường chỉ có vài cầu tàu cho các tàu cỡ nhỏ và vừa neo đậu (độ dài cầu bến thường nhỏ hơn 300m). Trang thiết bị xếp dỡ còn nghèo nàn, mức độ hiện đại thấp do kinh phí đầu tư còn hạn chế: mỗi cảng chỉ có một vài cần trục với sức nâng dưới 25 tấn (hoặc cố định hoặc cần trục di động), các thiết bị hậu phương hầu hết cũ và tận dụng. Kho bãi của cảng, đặc biệt là kho bãi tuyến hậu phương rất ít. Các dịch vụ cảng hầu hết chỉ tập trung vào bốc xếp và lưu kho bãi ngắn hạn đối với hàng hóa qua cảng.

Về phí và cước phí dịch vụ tại cảng: Khi tàu và hàng hóa đến cảng, chủ tàu hoặc chủ hàng phải trả các khoản phí, lệ phí cảng biển cùng các loại cước phí dịch vụ khác. Phí và lệ phí cảng biển do cơ quan quản lý Nhà nước thu như: phí trọng tải, phí đảm bảo an toàn hàng hải, phí kiểm dịch, phí hoa tiêu, lệ phí thủ tục.... Biểu phí này do Nhà nước quy định (Bộ Tài chính) và áp dụng chung cho tất cả các loại tàu thuyền đến cảng biển Việt Nam. Cước phí dịch vụ cảng biển là khoản thu do các đơn vị kinh doanh cảng và kinh doanh các dịch vụ tại cảng thu. Biểu cước này hiện nay được các cảng biển lớn xây dựng và hàng năm có sự điều chỉnh sau khi được duyệt của các cơ quan chức năng, đồng thời được công bố cho các đối tượng có nhu cầu dịch vụ tại cảng vào đầu

năm. Biểu cước này chia ra làm 2 phần chính cho các dịch vụ gồm: biểu cước phí đối nội (áp dụng đối với các tàu, hàng hóa vận chuyển tuyến nội địa) và biểu cước phí đối ngoại (cho các tàu nước ngoài và tàu Việt Nam vận chuyển tuyến nước ngoài).

Với các cảng biển loại nhỏ, hầu hết các cảng chưa tự xây dựng cho mình biểu cước phí dịch vụ cảng biển mà áp dụng theo biểu cước phí của các cảng lớn ở khu vực cảng hoạt động và có sự điều chỉnh giảm đi một số tỷ lệ phần trăm nào đó, thường giảm 10 - 20% nhằm cạnh tranh thu hút nguồn hàng và tàu vào cảng. Vì không có biểu cước riêng đối với cảng nhỏ nên việc giảm giá cước theo một tỷ lệ bất kỳ thường không căn cứ vào cơ sở nào về chi phí, doanh thu hay bất cứ chỉ tiêu kinh tế nào khác. Ví dụ như một số cảng biển nhỏ tại khu vực Hải Phòng, giá cước bốc xếp hàng sắt thép theo biểu cước của cảng Hải Phòng là 29.000đ/tấn, các cảng nhỏ thường chỉ bốc xếp với giá 27.000đ/tấn (giảm 10%). Tương tự với các nhóm hàng khác cũng vậy.

Như vậy, các cảng nhỏ không thể biết là giảm đến mức nào thì doanh thu về cước dịch vụ sẽ bù đắp đủ chi phí mà doanh nghiệp bỏ ra. Vì vậy, cần phải xây dựng mô hình tính toán cước phí dịch vụ tại cảng để đối chiếu, kiểm tra và chủ động trong các dịch vụ tại cảng.

2. Mô hình tính toán cước phí dịch vụ tại cảng nhỏ

a. Nguyên tắc chung

Thứ nhất là phải đảm bảo mặt bằng giá quy định nhằm ổn định và phát triển kinh tế. Vì cảng biển là đầu mối giao thông quan trọng của nền kinh tế đất nước, cùng với giá cước vận tải, giá các loại dịch vụ tại cảng sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến giá cả hàng hóa nên phải tuân thủ theo quy định chung về vấn đề giá của Nhà nước, phù hợp với mặt bằng chung của khu vực cảng hoạt động.

Thứ hai là biểu phí được xây dựng phải cân đối chung cho các loại hàng hóa đến cảng, các loại hình dịch vụ trên nguyên tắc doanh thu từ cước dịch vụ phải bù đắp các chi phí của doanh nghiệp và có lãi. Như vậy cảng phải tập hợp toàn bộ các chi phí liên quan đến công tác dịch vụ tại cảng,

Thứ ba là phải tính đến mức độ cạnh tranh về dịch vụ tại cảng. Theo lộ trình hội nhập khi Việt Nam tham gia WTO, các doanh nghiệp nước ngoài được quyền tham gia các dịch vụ tại cảng, từ thành lập liên doanh cho đến thành lập doanh nghiệp dịch vụ cảng 100% vốn nước ngoài. Với bề dày kinh nghiệm quản lý và khai thác dịch vụ cảng, chắc chắn sẽ có sự cạnh tranh gay gắt về giá cước dịch vụ cũng như chất lượng và sự đa dạng hóa loại hình dịch vụ tại cảng. Do vậy, các cảng nhỏ cần tính đến yếu tố này cùng với việc tăng cường quản lý và nâng cao chất lượng dịch vụ.

b. Mô hình tính cước dịch vụ

Để xác định được giá cước dịch vụ cho hàng hóa đến cảng, cần xây dựng mô hình tính cước trên cơ sở một cảng mới giả định và dự kiến khối lượng hàng hóa đến cảng cần dịch vụ. Từ mô hình cảng mới này về cơ sở vật chất, kết cấu hạ tầng và các loại trang thiết bị, các cảng nhỏ có thể áp dụng mô hình để đánh giá lại các loại cơ sở vật chất của mình hiện có.

Sau đó cần tập hợp các loại chi phí có liên quan đến việc hình thành giá cước bốc xếp. Các khoản mục chi phí chính đó là:

- Khấu hao các loại tài sản: cầu bến, nhà kho, bến bãi, thiết bị xếp dỡ và các loại tài sản cố định khác.
- Chi phí sửa chữa lớn và thường xuyên tài sản cố định.
- Chi phí nhiên liệu, vật liệu, dầu mỡ bảo dưỡng.
- Chi phí điện năng.
- Chi phí công cụ, dụng cụ, vật rẻ phụ tùng thay thế.
- Chi phí tiền lương: bao gồm lương cho bộ phận trực tiếp và gián tiếp.
- Các khoản trích theo lương: bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, kinh phí công đoàn và các khoản trích khác.
- Chi phí quản lý.
- Các khoản chi phí khác.

Mô hình bài toán tính cước phí dịch vụ:

$$f = \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{\sum_{j=1}^m Q_j} + \text{VAT} + L \quad (\text{đ/tấn})$$

Trong đó:

- f : Giá cước xếp dỡ tính cho một tấn hàng, container (đ/tấn, container)
 C_i : Chi phí thứ i tính cho việc bốc xếp 1 tấn hàng, cont (đ/tấn, cont)
 Q_j : Khối lượng hàng hóa dự kiến đến cảng thứ j
 n : Số khoản mục chi phí
 L : Lãi định mức dự kiến
 VAT : Thuế GTGT phải nộp cho Nhà nước.

$$\sum_{i=1}^n C_i = C_1 + C_2 + \dots + C_n$$

$$L = a \% \times \sum_{i=1}^{15} C_i$$

$$\text{VAT} = 5 \% \times \left(\sum_{i=1}^{15} C_i + L \right)$$

3. Sử dụng phần mềm máy tính để tính toán biểu cước phí cảng nhỏ.

Để trợ giúp và đơn giản cho phần tính toán các chi phí liên quan, cần sử dụng phần mềm máy tính hỗ trợ. Với mô hình bài toán như trên, chỉ cần nhập dữ liệu đầu vào về:

- Đầu tư kết cấu hạ tầng, trang thiết bị xếp dỡ và các cơ sở vật chất.
- Các khoản mục chi phí liên quan.
- Phần thuế VAT và lãi dự kiến.
- Các phương án tổ chức bốc xếp.
- Các nhóm hàng hóa dịch vụ: được chia thành 9 nhóm hàng cụ thể theo các phương án bốc xếp.

4. Triển khai thực hiện biểu cước phí tại các cảng nhỏ.

Sau khi lập biểu cước phí dịch vụ của 9 nhóm mặt hàng tại cảng ứng với hai đối tượng áp dụng là biểu cước phí với các tàu hoạt động tuyến quốc tế và biểu cước phí đối với tàu vận tải nội địa, các cảng biển nhỏ có thể áp dụng khi so sánh giá cước cơ sở với cảng lớn cùng khu vực. Với giá cước bốc xếp được tính toán ở trên là cơ sở gốc để so sánh và có chính sách mềm dẻo đối với khách hàng, vì đó là giá dịch vụ mà cảng đã có lãi dự kiến và nộp thuế cho Nhà nước.

Với các dịch vụ khác như: cước phí buộc còi dây, cước đóng mở nắp hầm hàng, cước giao nhận, kiểm đếm, cước phí vận chuyển nội bộ, vệ sinh hầm hàng, thuê trang thiết bị, cung ứng.... có thể áp dụng theo mặt bằng giá cước chung của cảng lớn. Vì các dịch vụ này thường đi kèm với dịch vụ chính là bốc xếp hàng hóa và phải tuân thủ mặt bằng giá dịch vụ chung tại khu vực.

Như vậy, với biểu cước riêng của mình trên cơ sở tập hợp các chi phí liên quan riêng của cảng, các cảng nhỏ có cơ sở khoa học để chủ động áp dụng khi thực hiện các dịch vụ đối với khách hàng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ luật hàng hải Việt Nam 2006 và các văn bản hướng dẫn thi hành.
- [2] Pháp lệnh giá, phí, lệ phí.
- [3] Biểu cước phí cảng biển của cảng Hải Phòng, Sài Gòn các năm 2006 đến 2009.

[4] Biểu cước phí và lệ phí hàng hải số 98/2008/QĐ-BTC của Bộ Tài chính.

Người phản biện: TS. Vũ Trụ Phi
