

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM
KHOA KINH TẾ



THUYẾT MINH
ĐỀ TÀI NCKH CẤP TRƯỜNG

ĐỀ XUẤT MỘT SỐ KIẾN NGHỊ LIÊN QUAN ĐẾN CHÍNH SÁCH VỀ
GIÁ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN ĐỐI VỚI HÀNG CONTAINER TẠI CTCP
CẢNG HẢI PHÒNG

Chủ nhiệm đề tài : Th.S HOÀNG THỊ LỊCH

Thành viên tham gia : CN. PHẠM T BÍCH VÂN
CN. PHẠM VĂN HUY

Bộ môn : Kinh tế Hàng Hải

Khoa : Kinh tế

Hải phòng, tháng 4 năm 2016

MỤC LỤC

CHƯƠNG MỤC	NỘI DUNG	TRANG SỐ
	Mục lục	1
	Mở đầu	3
Chương 1	Cơ sở lý luận về chính sách giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container	5
1.1	Khái niệm về chính sách	5
1.1.1	Khái niệm về chính sách	5
1.1.2	Các loại chính sách	6
1.1.3	Các văn bản thể hiện chính sách ở Việt Nam	7
1.1.4	Quá trình chính sách	8
1.1.5	Vai trò của chính sách	8
1.1.6	Các yêu cầu đối với chính sách	8
1.2	Khái niệm về giá dịch vụ cảng	9
1.2.1	Khái niệm về giá dịch vụ cảng	10
1.2.2	Phân loại giá dịch vụ cảng	11
1.2.3	Phương pháp định giá dịch vụ cảng	12
1.2.4	Các yếu tố ảnh hưởng đến giá dịch vụ cảng	14
1.3	Khái niệm về chính sách giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container	14
1.3.1	Khái niệm	14
1.3.2	Chủ thể ban hành chính sách	14
1.3.3	Các văn bản thể hiện chính sách giá dịch vụ cảng đối với hàng container	15
1.3.4	Việc ban hành chính sách, thực hiện chính sách và kiểm tra việc thực hiện chính sách	16

Chương 2	Thực trạng chính sách về giá dịch vụ đối với hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng	17
2.1	Giới thiệu chung về Công ty cổ phần cảng Hải Phòng	17
2.1.1	Vị trí địa lý	17
2.1.2	Lịch sử hình thành và phát triển	18
2.1.3	Mô hình cơ cấu tổ chức	19
2.1.4	Các dịch vụ chính	20
2.1.5	Cơ sở vật chất kỹ thuật, máy móc trang thiết bị xếp dỡ, năng lực tiếp nhận	21
2.2	Thực trạng chính sách về giá dịch vụ đối với hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng	27
2.2.1	Thực trạng hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng	27
2.2.2	Thực trạng chính sách về giá dịch vụ cảng đối với hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng	31
2.2.3	Đánh giá thực trạng chính sách về giá dịch vụ đối hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng	36
Chương 3	Một số đề xuất, kiến nghị đối với chính sách giá dịch vụ đối với hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải phòng	38
3.1	Định hướng, chiến lược phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, định hướng về chính sách giá dịch vụ cảng	38
3.2	Định hướng phát triển Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng	38

3.3	Xu hướng hàng container qua cảng Hải Phòng	39
3.4	Một số đề xuất, kiến nghị	40
	<i>Kết luận</i>	<i>41</i>
	<i>Tài liệu tham khảo</i>	<i>43</i>

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Hiện nay trên thế giới có rất nhiều công trình nghiên cứu đề cập đến vấn đề về giá dịch vụ cảng biển. Có những tác giả, nhà nghiên cứu còn đưa ra những phương pháp về định giá dịch vụ cảng biển đối với các đối tượng khác nhau đến cảng. Ở Việt nam hiện nay, Bộ Tài chính cũng đã ban hành những quy định về việc thu phí, lệ phí đối với các đối tượng đến cảng như tàu, hàng. Dựa trên cơ sở những văn bản pháp luật của Nhà nước, các cảng biển tự xây dựng Biểu giá dịch vụ đối với cảng của mình.

Tuy nhiên các loại giá dịch vụ này đang thể hiện nhiều bất cập. Một số cảng biển lớn như Công ty cổ phần cảng Hải Phòng theo Luật giá và các văn bản hiện hành thì Công ty được công bố Biểu giá dịch vụ cảng của mình. Các cảng tư nhân hoặc các công ty cổ phần cảng khác hiện nay ở Hải Phòng chưa thực hiện việc kê khai giá dịch vụ. Dẫn tới việc cạnh tranh không lành mạnh xảy ra về giá dịch vụ cảng biển giữa các cảng trong khu vực Hải Phòng.

Trong nhiều năm qua, khu vực cảng biển Hải phòng chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ của lượng hàng container qua cảng. Khối lượng hàng container qua hệ thống cảng biển Hải phòng qua các năm đạt khoảng trên 50% tổng lượng hàng hóa. Dự báo trong tương lai loại hàng này còn tiếp tục tăng trưởng, và tốc độ tăng trưởng dự báo khoảng trên 15%. Giá dịch vụ cảng đối với hàng container luôn là đề tài nóng bỏng trong các cuộc hội thảo, thảo luận giữa các cảng với nhau và giữa các cảng với các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng hải.

Hiện nay chưa có đề tài nào nghiên cứu về các chính sách đối với giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container qua cảng Hải Phòng trong những năm gần đây. Việc nghiên cứu chính sách về giá dịch vụ cảng biển Do vậy việc nghiên cứu vấn đề này là hết sức cấp thiết.

2. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là các chính sách về giá dịch vụ cảng đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng.

Cụ thể đề tài sẽ nghiên cứu việc ban hành, việc thực hiện và việc giám sát việc thực hiện các chính sách về giá dịch vụ cảng biển nói chung và biểu giá dịch vụ cảng đối với hàng container nói riêng tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng.

3. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài sử dụng phương pháp hệ thống; Phương pháp phân tích, Phương pháp khảo sát, Phương pháp tổng hợp...

4. Nội dung nghiên cứu

Đề tài nghiên cứu gồm 3 chương:

Chương 1: Cơ sở lí luận về chính sách về giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container tại cảng

Chương 2: Thực trạng về chính sách đối với giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng.

Chương 3: Một số đề xuất, kiến nghị

5. Ý nghĩa thực tiễn của đề tài

Thông qua việc nghiên cứu, tìm hiểu, đánh giá thực trạng các chính sách về giá dịch vụ cảng đối với hàng container tại Công ty cổ phần Hải Phòng, sẽ giúp chúng ta hiểu được cụ thể hơn, chi tiết hơn việc ban hành, việc thực hiện và giám sát việc thực hiện các chính sách về giá dịch vụ đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng. Từ đó thấy được những ưu điểm, những hạn chế. Trên cơ sở đó tác giả sẽ đưa ra những kiến nghị đề xuất nhằm hoàn thiện chính sách đối với giá dịch vụ cảng tại Cảng Hải Phòng.

Thông qua việc nghiên cứu đề tài, tác giả đã hệ thống hóa được cơ sở lý luận về chính sách về giá dịch vụ đối với hàng container.

Chính vì vậy, đề tài có thể làm tài liệu tham khảo cho các giảng viên, sinh viên ngành Kinh tế Vận tải biển.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CHÍNH SÁCH GIÁ DỊCH VỤ CẢNG BIỂN ĐỐI VỚI HÀNG CONTAINER

1.1 Khái niệm về chính sách

1.1.1 Khái niệm về chính sách

Theo từ điển Bách khoa Việt Nam : “Chính sách là những chuẩn tắc cụ thể để thực hiện đường lối, nhiệm vụ. Chính sách được thực hiện trong một thời gian nhất định, trên những lĩnh vực cụ thể nào đó. Bản chất, nội dung và phương hướng của chính sách tùy thuộc vào tính chất của đường lối, nhiệm vụ chính trị, kinh tế, văn hóa...”

Theo James Anderson : “ Chính sách là một quá trình hành động có mục đích mà một cá nhân hoặc một nhóm theo đuổi một cách kiên định trong việc giải quyết vấn đề “

Theo từ điển tiếng Việt : “ Chính sách là sách lược và kế hoạch cụ thể nhằm đạt một mục đích nhất định, dựa vào đường lối chính trị chung và tình hình thực tế đề ra”

Theo Ông Vũ Cao Đàm: “chính sách là một tập hợp biện pháp được thể chế hóa, mà một chủ thể quyền lực, hoặc chủ thể quản lý đưa ra, trong đó tạo sự ưu đãi một hoặc một số nhóm xã hội, kích thích vào động cơ hoạt động của họ nhằm thực hiện một mục tiêu ưu tiên nào đó trong chiến lược phát triển của một hệ thống xã hội”

Theo GS.TS Nguyễn Minh Thuyết: “ Chính sách là đường lối cụ thể của một chính đảng hoặc một chủ thể quyền lực về một lĩnh vực nhất định cùng các biện pháp, kế hoạch thực hiện đường lối ấy”.

Hiện nay, có nhiều khái niệm khác nhau về chính sách. Như vậy chính sách bao gồm những đường lối cụ thể, các biện pháp và kế hoạch thực hiện. Chủ thể ban hành các chính sách có thể là các chính đảng, các cơ quan quản lý, Nhà nước hoặc các đơn vị, công ty, doanh nghiệp....

1.1.2 Các loại chính sách [1]

1.1.2.1 Chính sách của Nhà nước

- Chính sách kinh tế, chính sách đối ngoại, chính sách quốc phòng, chính sách khoa học, công nghệ, chính sách giáo dục, chính sách dân tộc, chính sách tôn giáo...

1.1.2.2 Chính sách từ các cơ quan, đơn vị, công ty, doanh nghiệp

Bao gồm các chính sách liên quan đến vấn đề phát triển, chính sách nhân lực, chính sách kinh doanh...

1.1.3 Các văn bản thể hiện chính sách ở Việt Nam [2]

- Các Nghị quyết, chỉ thị của Đảng
- Các văn bản quy phạm pháp luật:

Từ Trung Ương:

- + Luật, pháp lệnh, nghị quyết của Quốc hội, Ủy ban Thường Vụ Quốc hội
- + Lệnh, quyết định của Chủ tịch nước
- + Nghị định của Chính phủ, quyết định của Thủ tướng Chính phủ
- + Nghị quyết của Hội đồng Thẩm phán Tòa án tối cao, Thông tư của Chánh án Tòa án Tối cao, Thông tư của Viện trưởng Viện kiểm soát Tối cao
- + Thông tư của Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ
- + Nghị quyết liên tịch
- + Thông tư liên tịch

Từ địa phương

- + Bao gồm các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân, Quyết định, chỉ thị của Ủy ban Nhân dân
- Các văn bản quy phạm của cơ sở:
- + Nghị quyết của Đại hội Đảng các cấp, của đơn vị, công ty
- + Nghị quyết của Hội nghị cán bộ, công chức, viên chức của cơ quan đơn vị, công ty
- + Nghị quyết của Hội đồng Quản trị, Hội đồng Thành viên công ty

- + Quyết định của người đứng đầu cơ quan, đơn vị, công ty
- Các đề án, dự án của Nhà nước, cơ quan, đơn vị và công ty...

1.1.4 Quá trình chính sách

Quá trình chính sách bao gồm các bước sau đây:

Hoạch định chính sách → Thẻ chế hóa chính sách → Tổ chức các hình thức cơ bản → Chỉ đạo thực hiện → Kiểm tra điều chỉnh

1.1.5 Vai trò của chính sách

- Chức định hướng
- Chức năng điều tiết
- Chức năng tạo điều kiện cho sự phát triển
- Chức năng khuyến khích sự phát triển

1.1.6 Yêu cầu đối với các chính sách

- Tính khách quan
- Tính chính trị
- Tính đồng bộ và hệ thống
- Tính thực tế
- Tính hiệu quả Kinh tế - Xã hội

1.2 Khái niệm về giá dịch vụ cảng

1.2.1 Khái niệm về giá dịch vụ cảng

1.2.1.1 Khái niệm và phân loại về dịch vụ cảng biển

a. Khái niệm về dịch vụ cảng biển

Dịch vụ cảng biển là sự kết hợp giữa các loại hình dịch vụ của các doanh nghiệp khác nhau như công ty hoa tiêu, lai dắt, các nhà khai thác cảng, doanh nghiệp vận chuyển... Các doanh nghiệp thu được lợi nhuận từ việc cung các dịch vụ cảng biển mang tính cạnh tranh này .

Dịch vụ cảng biển là dịch vụ được cung cấp cho những người sử dụng cảng biển.

Dịch vụ cảng biển là loại dịch vụ được cung cấp cho những người sử dụng dịch vụ cảng

b. Phân loại dịch vụ cảng biển

Theo tài liệu *Cẩm nang thực hành vận chuyển của Lloyd's*, dịch vụ cảng biển được chia làm 2 loại:

+ Dịch vụ đối với tàu: Dịch vụ hỗ trợ hành hải tàu, dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, buộc còi dây, dịch vụ cung ứng lương thực, nước ngọt, nhiên liệu, sữa chữa, đóng mở nắp hầm hàng, thu gom rác thải....

+ Dịch vụ đối với hàng: Xếp dỡ hàng hóa trên tàu và tại cầu cảng, vận chuyển hàng hóa đi và đến kho, dịch vụ lưu kho bãi, kiểm đếm, đánh nhãn hiệu, cân, giám định, dịch vụ khai hải quan, dịch vụ giao nhận, dịch vụ bao gói, bao gói lại, dịch vụ phân loại hàng hóa...

Tóm lại dịch vụ cảng biển là loại hình dịch vụ được cung cấp tại cảng biển cho những người sử dụng cảng biển. Dịch vụ cảng biển chính là thước đo cho hoạt động khai thác cảng, cho năng lực cạnh tranh của một cảng biển. Một cảng có thể cung cấp được bao nhiêu loại hình dịch vụ tại cảng biển, ngoài dịch vụ cơ bản, cảng đó có thể cung cấp được dịch vụ giá trị gia tăng không điều này phụ thuộc vào vị trí địa lý của cảng, vào các nguồn lực hiện có tại cảng biển và vào các yếu tố khác.

1.2.1.2 Khái niệm về giá dịch vụ cảng biển

Giá dịch vụ cảng biển là giá được áp dụng đối với các loại hình dịch vụ cảng biển. Giá dịch vụ cảng biển là số tiền mà người sử dụng dịch vụ cảng biển phải trả cho người cung cấp dịch vụ cảng biển về việc sử dụng các loại hình dịch vụ tại cảng biển của mình.

1.2.2 Phân loại giá dịch vụ cảng biển

Giá dịch vụ cảng biển phụ thuộc vào các loại hình dịch vụ cảng biển. Có bao nhiêu loại hình dịch vụ thì có bấy nhiêu giá dịch vụ cảng biển. Dịch vụ cảng biển

thông thường được chia thành 2 loại theo đối tượng phục vụ tại cảng biển. Do vậy giá dịch vụ cảng cũng được chia thành 2 loại chính.

1.2.2.1 Giá dịch vụ đối với tàu

Giá dịch vụ đối với tàu là các khoản phí và lệ phí mà chủ tàu phải trả cho bên cung các loại hình dịch vụ cho tàu tại cảng

Bao gồm: Phí hoa tiêu, lai dắt, phí buộc còi dây, phí neo đậu, phí sửa chữa, phí vệ sinh....

1.2.2.2 Giá dịch vụ đối với hàng

Giá dịch vụ đối với hàng là các khoản phí và lệ phí mà chủ hàng phải trả cho bên cung các dịch vụ đối với hàng tại cảng biển

Bao gồm phí xếp dỡ, phí lưu kho bãi, phí giao nhận, vận chuyển, phí kiểm đếm, vệ sinh hàng hóa....

1.2.3 Phương pháp định giá dịch vụ cảng biển [3]

a. Giá dịch vụ cảng trên thực tế

Giá dịch vụ cảng khi phục vụ tàu và hàng trong cảng có thể bao gồm: Giá dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, bãi tạm, cầu bến, neo buộc, xếp dỡ, làm hàng ngoài giờ, thuê cần trục cảng và xếp /dỡ hàng lên/xuống tàu.

- Giá hoa tiêu là giá dịch vụ phải trả khi đặt một hoa tiêu có bằng cấp chuyên môn hướng dẫn tàu ra vào cảng hoặc hướng dẫn mực nước của luồng (tàu trả).
- Giá lai dắt là giá của dịch vụ sử dụng tàu lai để kéo, đẩy hoặc hỗ trợ tàu cập cầu (tàu trả).
- Giá bãi tạm là giá thuê một khoảng diện tích trên cầu tàu để chứa tạm hàng (chủ hàng trả).
- Giá cầu bến là mức giá do tàu phải trả để cập cầu và neo buộc tại đó.
- Giá neo buộc là giá buộc còi dây khi tàu cập/rời cầu bến (tàu trả).
- Giá xếp dỡ là giá phải trả cho dịch vụ xếp/dỡ hàng của tàu được thực hiện bởi công nhân xếp dỡ (chủ hàng trả).

- Giá làm hàng ngoài giờ là giá cho thời gian làm hàng ngoài thời gian làm việc tiêu chuẩn của công nhân.
 - Giá thuê cần trục cảng, giá dịch chuyển container lên/xuống tàu (chủ hàng trả).
- Đối với một cảng bất kỳ, các giá trên được định mức cho tàu và hàng như sau:
- Giá hoa tiêu được tính theo chiều dài, chiều rộng và mớn nước của tàu;
 - Giá lai dất được tính theo trọng tải tịnh (số tấn NET) của tàu;
 - Giá bãi tạm và cầu bến được tính lần lượt theo trọng lượng tịnh (NET) của hàng được xếp/dỡ và trọng tải đăng ký toàn bộ của tàu;
 - Giá buộc cỏi dây là một khoản cố định trên mỗi tàu;
 - Giá xếp dỡ là giá tính trên máng xếp dỡ theo giờ;
 - Giá làm việc trong giờ và giá mỗi giờ làm thêm ngoài giờ làm việc tiêu chuẩn;
 - Giá thuê cần trục cảng là giá thuê theo giờ sử dụng;
 - Giá dịch chuyển container tàu lên bờ được tính theo số lần dịch chuyển.

a. Giá dịch vụ cảng theo chi phí thực

Nếu mục tiêu khai thác hiệu quả của một cảng là tối đa hóa lượng hàng thông qua cảng với lợi nhuận bằng không, các mức giá của cảng sẽ bằng với giá chi phí bỏ ra để đạt được mục tiêu khai thác. Các mức giá này nhằm thu được mức lợi nhuận không ít hơn hoặc nhiều hơn mức chi phí đã bỏ ra khi cung cấp dịch vụ với một lượng hàng thông qua nhất định. Trên phương diện lý thuyết, “*giá theo chi phí thực*” có thể được xác định bằng “*mức chi phí cho một đơn vị sản lượng thông qua*” cộng thêm với một phần nhỏ chi phí cảng khi cảng có sự tham gia của các loại hàng khác. Chi phí quy đổi có thể xác định theo từng đơn vị hàng của lượng hàng thông qua.

“*Chi phí chung*” (shared cost) không thể xác định được theo đơn vị của lượng hàng thông qua và là loại chi phí phổ biến nếu các chi phí cho lượng hàng thông qua này không được xác định cùng lúc. Tại một cảng container, các chi

phí khấu hao của các loại cần trục khác nhau được sử dụng để dịch chuyển container trong cảng thường là “*chi phí chung*” được chia sẻ cho các container sử dụng các cần trục này.

Khó khăn chính trong việc xác định giá cho từng đơn vị riêng biệt của lượng hàng thông qua cảng theo chi phí thực chính là làm thế nào xác định được phần mức phí tham gia vào, hay nói cách khác là lựa chọn công thức nào để tính phần chi phí chung. Nếu các đơn vị của lượng hàng thông qua là đồng nhất, phần chia sẻ của các mức phí thông thường cho một khối lượng hàng thông qua nhất định nào đó có thể được xác định bằng cách chia đơn vị này cho số đơn vị hàng thông qua cùng chia sẻ chi phí này. Như vậy, giá theo chi phí thực cho một đơn vị hàng thông qua sẽ được tính bằng chi phí chung liên quan đến hàng đó cộng với phần chi phí bỏ riêng cho hàng đó chia cho lượng hàng.

1.2.4 Các nhân tố ảnh hưởng đến giá dịch vụ cảng biển [4]

a. Giá dịch vụ cảng và chi phí môi trường

Giả sử nhà khai thác cảng tìm kiếm mục tiêu khai thác hiệu quả là tối đa lợi nhuận thuần của dịch vụ cảng, và tương ứng là áp dụng biểu giá dịch vụ theo đó các giá dịch vụ cảng là giá theo chi phí biên. Tuy nhiên, nếu cảng phải chịu chi phí môi trường khi cung cấp các dịch vụ cảng, giá chi phí biên của cảng sẽ không có vai trò trong việc tối đa hóa lợi nhuận thuần của dịch vụ cảng.

Một cảng phải cân nhắc đến các tác động bên ngoài khi các hoạt động của cảng ảnh hưởng đến cả những người không sử dụng dịch vụ cảng. Nếu các tác động bên ngoài là tiêu cực, người không sử dụng dịch vụ cảng sẽ phải chịu chi phí cho các tác động bên ngoài này chứ không phải là nhà khai thác cảng. Một ví dụ về các chi phí này là chi phí ô nhiễm do ô nhiễm không khí và ô nhiễm khu nước. Các tàu cập cảng tạo ra ô nhiễm không khí khi tàu chạy máy tàu để cung cấp điện cho tàu. Các tàu này gây ô nhiễm khu nước vì tàu thải ra các toxic trong nước ballast dẫn tàu ra khu vực cảng. Ô nhiễm không khí ảnh hưởng đến sức khỏe của những người sống quanh khu

cảng. Nước ballast có thể chứa các động thực vật lạ từ các cảng nước ngoài mà tàu chạy qua, các loại này có thể gây ảnh hưởng xấu đến các loại động thực vật khác tại địa phương. Do đó, chi phí ô nhiễm là do những người không sử dụng dịch vụ cảng (những người sống gần khu vực cảng) phải chịu được gọi là chi phí môi trường.

Xét trường hợp giá dịch vụ cảng chịu tác động của các chi phí môi trường, thì để giá dịch vụ theo chi phí môi trường đạt được mục tiêu tối đa hóa lợi nhuận thuần của các dịch vụ cảng thì các chi phí môi trường cũng phải phản ánh tất cả các chi phí biến đổi của cảng, hay nói cách khác là: giá theo chi phí môi trường phải phản ánh chi phí xã hội cận biên (Chi phí cận biên trong và chi phí cận biên ngoài). Do đó, một cảng có khả năng đạt được mục tiêu khai thác hiệu quả là tối đa hóa lợi ích thuần của các dịch vụ cảng khi chính quyền cảng yêu cầu các nhà khai thác cảng chủ động gánh chịu các chi phí môi trường hoặc thu phí của những đối tượng gây ô nhiễm nhằm ngăn chặn ô nhiễm. Ví dụ, sự chủ động của nhà khai thác cảng đối với chi phí môi trường sẽ có kết quả nếu áp dụng thuế ô nhiễm lên các tàu gây ô nhiễm cao mà mức thuế này tương ứng với chi phí cận biên ngoài khi xử lý ô nhiễm.

b. Giá khi ùn tắc cảng

Ùn tắc cảng phát sinh khi người sử dụng dịch vụ cảng bị can thiệp bởi việc sử dụng các nguồn lực khác của cảng, khi đó thời gian trong cảng của họ sẽ tăng. Ùn tắc cảng có thể là tự phát hoặc cố ý.

Ùn tắc cố ý phát sinh khi cảng có sự ưu tiên, ví dụ như cảng ưu tiên phục vụ tàu hoặc các phương tiện vận chuyển trong cảng đối với một loại hàng đặc biệt nào đó hơn là phục vụ tàu và phương tiện vận chuyển của các loại hàng hóa khác. Ùn tắc tự phát xuất hiện trong bất kỳ hoạt động khai thác thông thường nào của cảng.

Chi phí xếp hàng của cảng (hoặc chi phí chờ đợi được phục vụ) là chi phí ùn tắc cao nhất phát sinh khi cầu vượt quá mức cung. Ùn tắc tại khu vực cầu tàu nảy sinh khi tàu phải chờ đợi để vào cầu bởi lúc đó cầu còn đang phục vụ một tàu khác. Ùn tắc hoạt động làm hàng tàu phát sinh khi một tàu cập cầu phải chờ đợi để được làm

hàng cho tới khi một tàu khác kết thúc làm hàng (khi các nguồn lực để xếp dỡ cho tàu là có hạn).

Ùn tắc tại cổng cảng xảy ra với phương tiện vận tải bộ phát sinh khi công ra/vào của cảng cũng như khu tác nghiệp của phương tiện vận tải bộ bị ùn tắc khi xếp/dỡ hàng lên xuống xe tải và đường sắt.

Giá dịch vụ khi ùn tắc cảng được cảng thu nhằm mục đích tăng mức phục vụ của các nguồn lực cố định khi ùn tắc xếp hàng (hoặc thời gian chờ đợi) xảy ra, ví dụ như khi các xe tải xếp hàng tại cổng vào của cảng. Một số cảng như Cảng Los Angeles và cảng Long Beach đã áp dụng chương trình “*Thông bến*” (Pier Pass) theo đó xe tải chở container trực tiếp nhận container tại cảng và chịu một mức phí trên mỗi container nếu lấy container trong giờ cao điểm, và không mất phí khi lấy trong giờ thường. Mục tiêu của chương trình “*Thông bến*” là chuyển luồng vận tải của xe hàng từ giờ cao điểm sang giờ thường, từ đó tăng khả năng phục vụ của cổng cảng trong suốt 24 giờ.

1.3 Khái niệm về chính sách giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container

1.3.1 Khái niệm

Hàng container là loại hàng hóa có những yêu cầu đặc biệt. Từ việc xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển, đến việc đầu tư máy móc trang thiết bị xếp dỡ, đến quy trình giải phòng tàu, đến nhân lực phục vụ cho quá trình giải phóng tàu phải chuyên dụng và phải có trình độ cao. Chính vì vậy, các loại hình dịch vụ phục vụ hàng container cũng phải đáp ứng những yêu cầu đó đối với hàng container. Điều này kéo theo các chính sách đối với hàng container cũng phải khác so với những hàng hóa không phải là hàng container khác.

Chính sách về giá dịch vụ cảng đối với hàng container là đường lối cụ thể của một chính đảng hoặc một chủ thể quyền lực về giá dịch vụ cảng đối với các loại dịch vụ tại cảng nói chung và đối với các dịch vụ đối với hàng container nói riêng cùng các biện pháp, kế hoạch thực hiện đường lối ấy.

1.3.2 Chủ thể ban hành các chính sách

Chủ thể ban hành các chính sách gồm các chính đảng, Nhà nước, Quốc hội Việt Nam, các Bộ như Bộ giao thông Vận tải, Bộ Tài chính, Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, Công ty cảng biển....

1.3.3 Các văn bản thể hiện chính sách giá dịch vụ cảng đối với hàng container

Các văn bản liên quan đến chính sách về giá dịch vụ đối với hàng container chính tương tự như đối với các loại hàng khác về cơ quan ban hành, việc xây dựng, thực hiện và giám sát việc thực hiện chính sách. Bao gồm:

- Các luật, Nghị định, Thông tư của Quốc Hội, Chính Phủ và của các Bộ, Cục có liên quan như Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải
- Các quyết định, quy định do Tổng giám đốc các cảng đề ra.

1.3.4 Việc ban hành chính sách, thực hiện chính sách và kiểm tra việc thực hiện các chính sách

Chính sách này bao gồm những đường lối cụ thể, các biện pháp và kế hoạch thực hiện giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container tại cảng biển. Cụ thể bao gồm các Luật, Pháp lệnh, Nghị định, Thông tư, các văn bản hướng dẫn thi hành các chính sách về giá dịch vụ tại cảng biển nói chung.

Hiện nay việc ban hành các chính sách liên quan đến lĩnh vực hàng hải, cảng biển nói chung và đến giá dịch vụ cảng biển nói riêng được thực hiện bởi cơ quan quản lý Nhà nước như Quốc Hội, Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải. Với xu hướng phát triển thương mại toàn cầu nền kinh tế Việt Nam có nhiều sự thay đổi sao cho phù hợp với quy luật thị trường. Chính vì vậy, việc ban hành giá dịch vụ cảng biển hiện nay các doanh nghiệp cảng biển lớn sẽ được tự xây dựng Biểu giá dịch vụ đề xuất, sau đó trình lên Bộ Tài chính. Bộ Tài chính sau đó sẽ kiểm tra, xem xét và ra quyết định.

Sau khi có quyết định của Bộ Tài chính gửi xuống cho doanh nghiệp. Doanh nghiệp sẽ công bố Biểu giá của mình cho các đối tượng khách hàng có liên quan biết và thực hiện.

Việc thực hiện phải diễn ra đúng với các quy định trong các văn bản luật hiện hành.

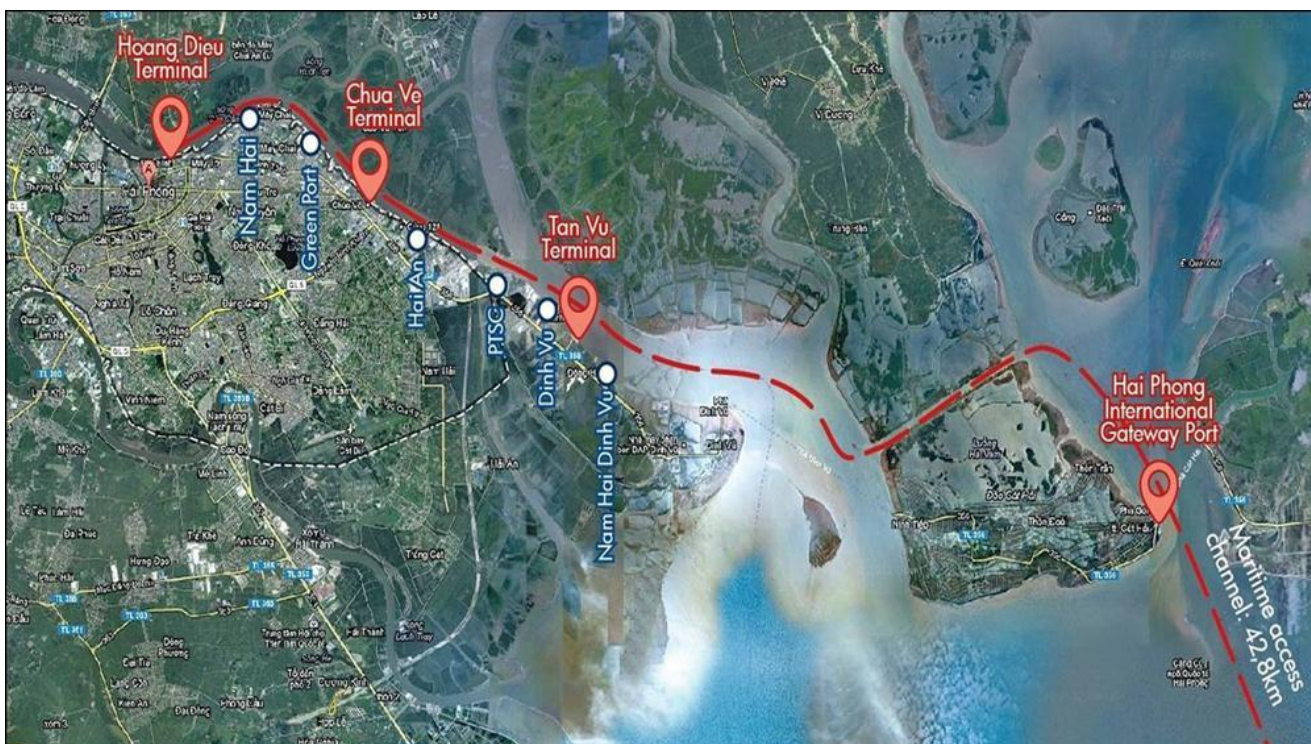
Nếu các cá nhân và doanh nghiệp thực hiện trái với Biểu giá đã được phê duyệt sẽ bị kiểm tra và xử lý theo đúng pháp luật.

CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG CHÍNH SÁCH VỀ GIÁ DỊCH VỤ CẢNG ĐỐI VỚI HÀNG CONTAINER TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG HẢI PHÒNG

2.1 GIỚI THIỆU CHUNG VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG HẢI PHÒNG[5]

2.1.1 Vị trí địa lý

Cảng Hải phòng là một trong những cảng nằm trên bờ sông Cẩm với vị trí Cảng có tọa độ 20°52'N - 106°41'E. Vị trí đón trả hoa tiêu: 24°60'N - 106°51'E



Nguồn: haiphongport.com.vn

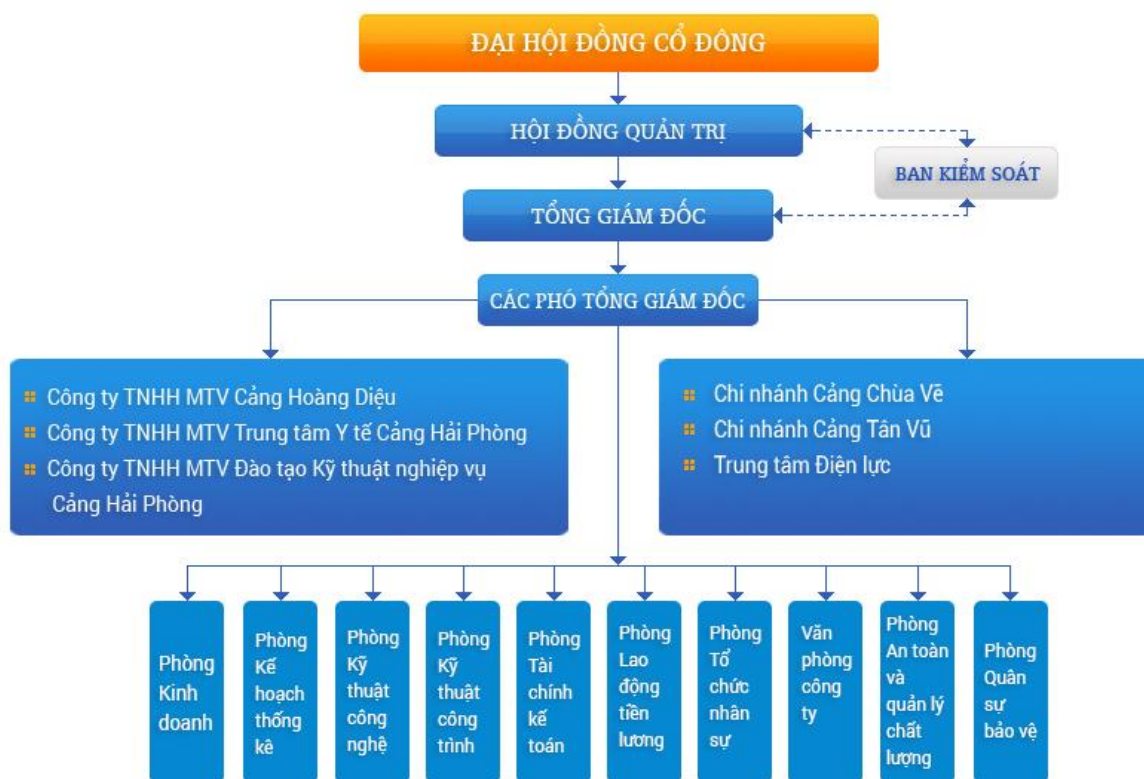
2.1.2 Lịch sử hình thành và phát triển

Năm 2014:	Ngày 01/07/2014, Cảng Hải Phòng chuyển sang hoạt động theo mô hình Công ty cổ phần.
Năm 2007:	Ngày 12/10/2007, Cảng Hải Phòng chuyển sang hoạt động theo mô hình Công ty TNHH một thành viên Cảng Hải Phòng trực thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Năm 1995:	Ngày 29/4/1995, Cảng Hải Phòng trực thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.
Năm 1978:	Ngày 28/11/1978, Cảng Hải Phòng trực thuộc Tổng cục đường biển.
Năm 1965:	Ngày 10/7/1965, Cảng Hải Phòng là xí nghiệp trực thuộc Cục vận tải đường biển.
Năm 1960:	Ngày 10/01/1960, lần thứ ba Bác Hồ về thăm Cảng Hải Phòng (đón 922 kiều bào ta từ Thái Lan về nước tại Cảng Hải Phòng).
Năm 1956:	Ngày, 21/03/1956 Cảng Hải Phòng là một xí nghiệp do Ngành vận tải thủy phụ trách và quản lý.
Năm 1955:	Ngày 30/05/1955, lần thứ hai Bác Hồ về thăm Cảng Hải Phòng. 02 tàu quốc tịch Pháp (tàu SAINT VALERY EN CAUX và LE VERDON) cập cảng an toàn 05/1955. Cảng Hải Phòng được ghi danh vào bản đồ hàng hải quốc tế với vị trí là thương cảng lớn nhất miền Bắc cả nước.
Năm 1946:	Ngày 20/10/1946 Lần thứ nhất Bác Hồ về thăm Cảng Hải Phòng (tại Bến Cầu Ngự).
Năm 1929:	<ul style="list-style-type: none"> - Ngày 24/11/1929: Cuộc đấu tranh đòi tăng lương, nước uống, giảm giờ làm, chống đánh đập của 500 công nhân Cảng giành thắng lợi. - Ngày 24/11 trở thành ngày truyền thống "Đoàn kết - Kiên Cường - Sáng tạo" của Cảng Hải Phòng.
Năm 1874:	Cảng Hải Phòng được thực dân Pháp xây dựng với quy mô lớn bao gồm 6 nhà kho (gọi là Bến Sáu kho)
Năm 1857:	Cảng Hải Phòng có tên gọi là Cửa Cấm.

Nguồn: haiphongport.com.vn

2.1.3 Mô hình cơ cấu tổ chức



Nguồn: Haiphongport.com.vn

Hiện nay, Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng hoạt động với chức năng như một công ty cổ phần. Mô hình quản trị bao gồm Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị, Ban Kiểm soát, Tổng Giám đốc và các Phó Tổng Giám đốc, các chi nhánh của Công ty, các Phòng, Ban chức năng và các Doanh nghiệp mà cảng Hải Phòng góp vốn.

2.1.4 Dịch vụ chính

Hiện nay Công ty cổ phần cảng Hải Phòng đang thực hiện việc cung cấp những loại hình dịch vụ chính sau:

- Dịch vụ xếp dỡ, bảo quản, giao nhận hàng hóa
- Dịch vụ vận tải: Công ty cổ phần cảng Hải Phòng hiện cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường sắt, đường thủy và đường bộ đến và đi khỏi cảng

- Lai dắt, hỗ trợ tàu biển
 - Trung chuyển hàng hóa, container quốc tế
 - Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải
 - Dịch vụ đóng gói, vận tải hàng hải, đường bộ, đường sông
 - Dịch vụ logistics container chuyên tuyến Hải Phòng – Lào Cai bằng đường sắt
 - Dịch vụ môi giới thuê tàu biển, dịch vụ đại lý tàu biển, kiểm đếm, nâng hạ container, khai thuê thuê hải quan..
 - Dịch vụ vệ sinh container, sửa chữa container
 - Dịch vụ lai dắt và hỗ trợ tàu biển
 - Sửa chữa máy móc, thiết bị
- Ngoài ra Công ty cổ phần cảng Hải Phòng còn cung cấp một số các loại hình dịch vụ sau:
- Dịch vụ xây dựng các công trình kỹ thuật, cầu tàu, bến bãi và các công trình dân dụng khác.
 - Nhà hàng, dịch vụ ăn uống, dịch vụ y tế...

2.1.5 Cơ sở vật chất kỹ thuật, máy móc trang thiết bị xếp dỡ, năng lực tiếp nhận

HỆ THỐNG CẦU BẾN

Các khu vực của Cảng Hải Phòng được phân bố theo lợi thế về cơ sở hạ tầng, giao thông, đường sắt - đường bộ - đường thủy và được lắp đặt các thiết bị xếp dỡ phù hợp với từng loại hàng hoá, đáp ứng và thoả mãn nhu cầu vận chuyển bằng nhiều phương tiện.

Toàn cảng hiện có 21 cầu tàu với tổng chiều dài là 3.567m, bảo đảm an toàn với độ sâu trước bến từ -7,5 m đến -9,4m.

KHU VỰC BÊN TẠI CẦU CẢNG

Khu vực	Cầu	Từ mét	Đến mét	Độ dài	Độ sâu	Trọng tải (DWT)
Công ty TNHH một thành viên Cảng Hoàng Diệu	1	.0	125.0	125.0	-7.5	50.000
	2	125.0	250.0	125.0	-7.5	50.000
	3	250.0	413.0	163.0	-7.5	50.000
	4	413.0	579.0	166.0	-8.0	50.000
	5	579.0	745.0	166.0	-8.0	50.000
	6	745.0	911.0	166.0	-8.0	50.000
	7	911.0	1075.0	164.0	-8.0	50.000
	8	1075.0	1239.0	164.0	-8.0	50.000
	9	1239.0	1403.0	164.0	-8.0	10.000
	10	1403.0	1562.0	159.0	-7.5	10.000
	11	1562.0	1721.0	159.0	-7.5	10.000
Cảng Chùa Vẽ	CV1	.0	165.0	165.0	-8.0	20.000
	CV2	165.0	348.0	183.0	-8.0	20.000
	CV3	348.0	498.0	150.0	-8.0	20.000
	CV4	498.0	673.0	175.0	-8.0	20.000
	CV5	673.0	848.0	175.0	-8.0	20.000
Cảng Tân Vũ	1	.0	196.25	196.25	-9.4	55.000
	2	196.25	392.5	196.25	-9.4	55.000
	3	392.5	588.75	196.25	-9.4	55.000
	4	588.75	785	196.25	-9.4	55.000

	5	785	980.6	195.6	-9.4	55.000
--	---	-----	-------	-------	------	--------

KHU VỰC BÊN TẠI VÙNG NƯỚC

Khu vực	Bến	Độ sâu	Chiều dài	Trọng tải (DWT)
Vùng neo Hạ Long	HL2 (HG)	- 9.5		<= 30.000
	HL3 (HG)	- 9.5	<= 30.000	
	HL4 (HG)	- 9.5	<= 30.000	
	HL5 (HG)	- 9.5	<= 30.000	
	HL11 (TB)	- 9.5	>= 30.000	
	HL12 (TB)	- 9.5	>= 30.000	
	HL15 (TB)	- 9.5	>= 30.000	
Bạch Đằng	1	- 0.7	240	7.000
	2	- 0.7	240	7.000
	3	- 0.7	210	7.000
Vịnh Lan Hạ	1	- 11.5		20.000
	2	- 12.1		40.000
	3	- 14.3		40.000

HỆ THỐNG KHO BÃI

Hệ thống kho bãi Cảng Hải Phòng xây dựng theo tiêu chuẩn chất lượng cao, được chia theo từng khu vực chuyên dùng phù hợp với điều kiện bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển từng loại hàng hoá.

BÃI CONTAINER

Chi nhánh	Tên	Diện tích (m ²)	Loại hàng
Cảng Chùa Vẽ	Bãi container	202.110	Hàng Container
Cảng Tân Vũ	Bãi container	510.000	Hàng Container

KHO CFS

Chi nhánh	Tên	Diện tích (m ²)	Loại hàng
Cảng Chùa Vẽ	Kho CFS	3.300	Khai thác hàng lẻ Container

KHO BÃI HÀNG BÁCH HÓA

Công ty	Tên	Diện tích (m ²)	Loại hàng
Công ty TNHH một thành viên Cảng Hoàng Diệu	Kho 3	3.304	Các loại hàng hoá
	Kho 4	4.545	-
	Kho 6	5.070	-
	Kho 10	7.560	-
	Kho 11	3.780	-
	Kho 12	4.760	-
	Kho 13	7.560	-
	Bãi 1	8.000	-
	Bãi 3	9000	-
	Bãi 3 (HP)	13.000	-

	Bãi 4	7.179	-
	Bãi 5	26.000	-
	Bãi 5 (HP)	4.500	-
	Bãi 6	10.000	-
	Bãi 7	8.300	-
	Bãi 8	5.500	-
	Bãi 9	2.500	-
	Bãi 10	2.000	-
	Bãi 10 (HP)	2.600	-
	Bãi 11	3.600	-

Công nghệ và thiết bị

Ảnh	Tên thiết bị	Sức nâng/ công suất	Hoàng Diệu	Chùa Vẽ	Tân Vũ	Toàn Cảng
	Cần trục chân đế (PC)	5 - 45 tấn	27	5	7	39
	Cần trục giàn (QC)	35,6 - 40 tấn		4	4	8
	Cần trục giàn bánh lốp (RTG)	35,6 - 40 tấn		10	30	40
	Xe nâng hàng các loại	3 - 45 tấn	41	13	23	77
	Xe đầu kéo container, rơ moóc	40 feet	26	32	32	90
	Tàu hỗ trợ lai dắt	1.300 CV				3
	Cần trục bánh lốp	35 - 70 tấn	3	2	1	6
	Xe xúc gạt	0.5 - 0.75 m ³	17			17
	Cân điện tử	80 - 120 tấn	3	1	2	6

Năng lực tiếp nhận

Công ty TNHH một thành viên Cảng Hoàng Diệu:

- Tổng số 11 cầu với tổng chiều dài 1.717m
- Khu vực hàng bách hóa tổng hợp: từ cầu 1 đến cầu 11
- Bốc xếp đồng thời được 11 tàu với 6.000.000 tấn/năm.

Chi nhánh Cảng Chùa Vẽ:

- Tổng số 5 cầu với tổng chiều dài 848 m
- Bốc xếp đồng thời được 05 tàu với 550.000 TEU/năm.

Chi nhánh Cảng Tân Vũ:

- Tổng số 5 cầu với tổng chiều dài 1.002 m
- Bốc xếp đồng thời được 05 tàu

Bến phao Bạch Đằng:

- Số lượng bến phao: 3 phao.
- Cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được: 7.000 DWT

Khu chuyển tải Lan Hạ:

- Số lượng điểm neo: 3 điểm.
- Cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được: 40.000 DWT

Khu chuyển tải Hạ Long - Hòn Gai:

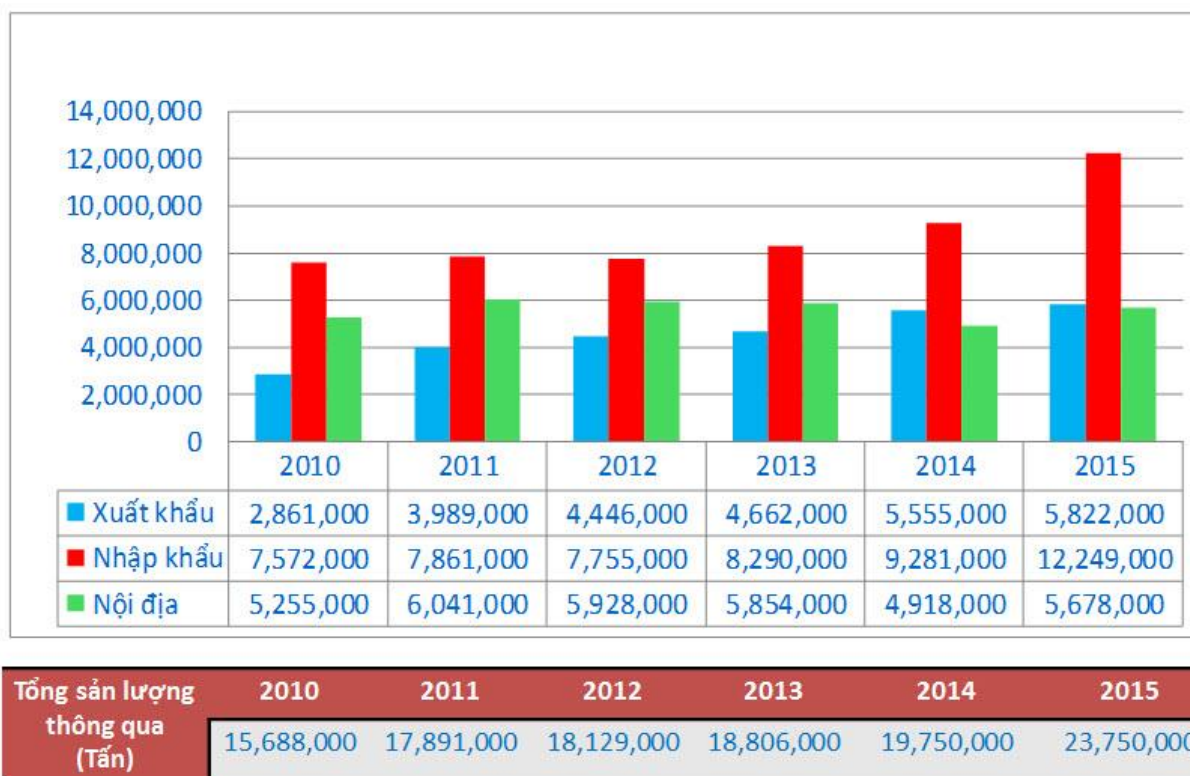
- Số lượng điểm neo: 7 điểm.
- Cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được: 30.000 DWT

Khu chuyển tải Bến Gót:

- Số lượng điểm neo: 2 điểm.
- Cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được: 15.000 DWT

2.2 THỰC TRẠNG CHÍNH SÁCH VỀ GIÁ DỊCH VỤ CẢNG ĐỐI VỚI HÀNG CONTAINER TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG HẢI PHÒNG

2.2.1 Thực trạng về hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng

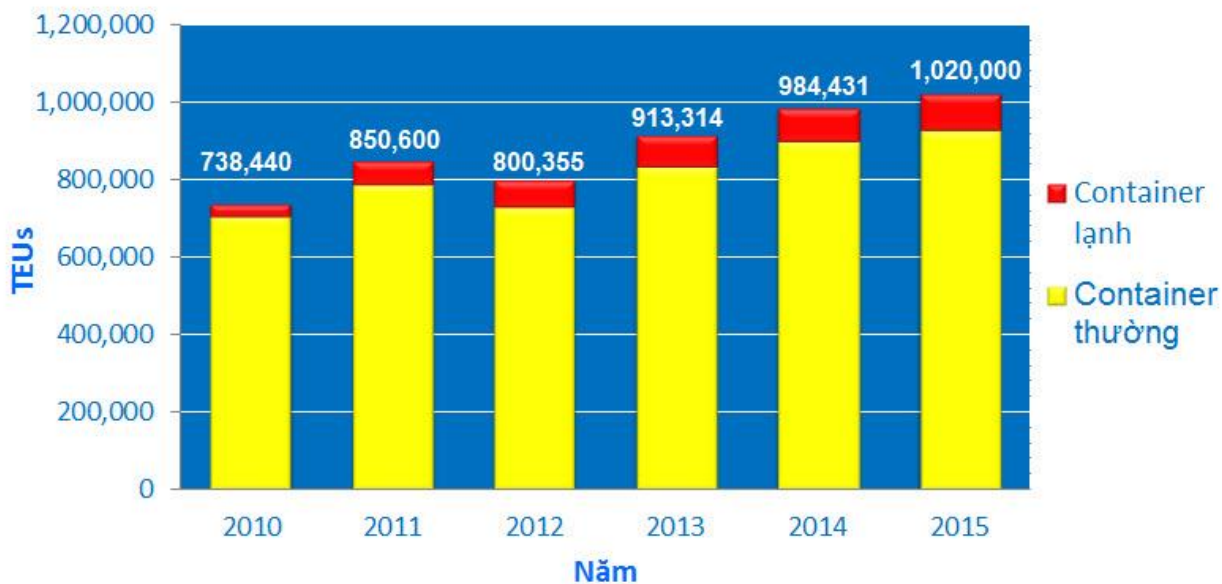


SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA THÔNG QUA CẢNG CÁC NĂM

Nguồn: <http://haiphongport.com.vn/vi/bao-cao-san-luong.nd/bao-cao-san-luong.html>

Nhìn vào sơ đồ trên, chúng ta thấy khối lượng hàng hóa thông qua Công ty cổ phần cảng Hải Phòng từ năm 2010 đến 2015 liên tục tăng, từ 15.255.000 tấn lên 23.750.000 tấn, tốc độ tăng khoảng 15%. Tuy nhiên thực tế cho thấy khối lượng hàng hóa thông qua cảng Hải phòng không cân bằng giữa hàng xuất khẩu, hàng nhập khẩu và hàng nội địa. Hàng nhập khẩu luôn luôn chiếm tỷ trọng lớn nhất và có tốc độ tăng trưởng lớn nhất. Đứng thứ 2 là khối lượng hàng nội địa. Mặt hàng xuất khẩu qua cảng Hải phòng trong những năm qua tuy không bằng khối lượng hàng nhập khẩu và hàng nội địa nhưng chúng kiến tốc độ tăng trưởng lớn từ

2.861.000 tấn năm 2010 lên 5.822.000 tấn năm 2015, gần gấp đôi trong vòng 6 năm qua.

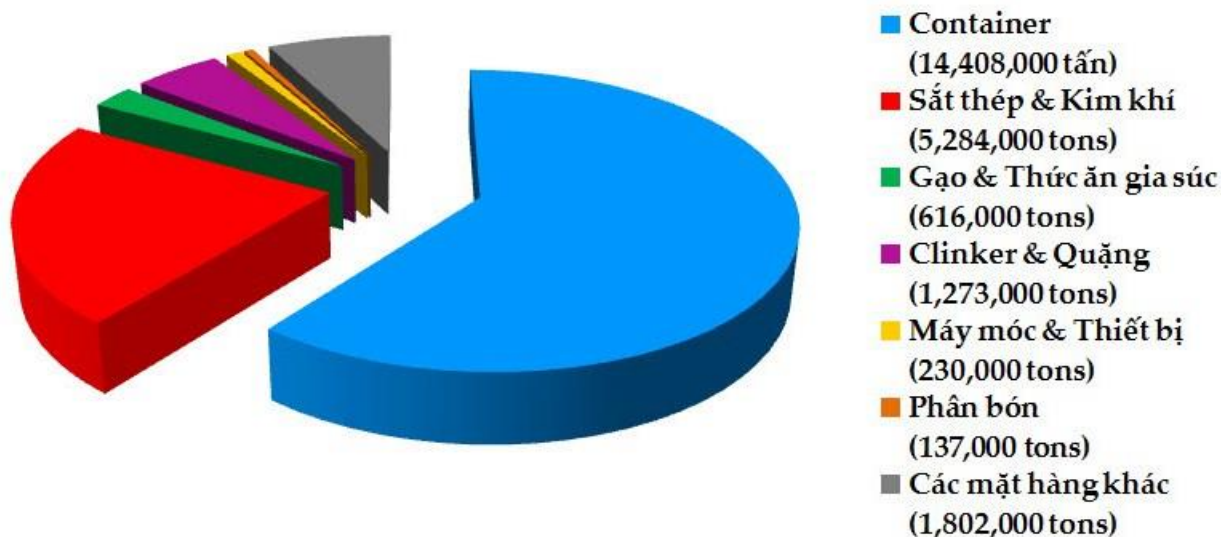


Container	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Container lạnh	31,404	60,885	67,886	79,156	84,751	92,919
Container thường	707,036	789,715	732,489	834,158	899,680	927,081

SẢN LƯỢNG CONTAINER THÔNG QUA CÁC NĂM

Nguồn: <http://haiphongport.com.vn/vi/bao-cao-san-luong.nd/bao-cao-san-luong.html>

Thông qua sơ đồ trên ta thấy, số lượng hàng container qua 6 năm qua cảng Hải Phòng liên tục tăng. Mặt hàng container thường chiếm đa số trong tổng hàng container qua cảng Hải Phòng lớn hơn gấp khoảng 10 lần so với hàng container lạnh.



Tổng	23,750,000 tấn						
	Container	Sắt & Kim khí	Gạo & TACS	Clinker & Quặng	Máy móc & Thiết bị	Phân bón	Khác
Tỷ lệ (%)	60.66%	22.25%	2.59%	5.36%	0.97%	0.58%	7.58%

TỶ TRỌNG CÁC MẶT HÀNG NĂM 2015

Nguồn: <http://haiphongport.com.vn/vi/bao-cao-san-luong.nd/bao-cao-san-luong.html>

Qua sơ đồ trên ta thấy, năm 2015 tổng khối lượng hàng hóa thông qua Công ty cổ phần Hải Phòng đạt 23.750.000 tấn, lớn nhất từ trước đến nay. Mặt hàng container chiếm đa số trong tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng trong năm vừa qua, chiếm 60,66%. Mặt hàng hóa qua cảng Hải Phòng rất đa dạng từ hàng container đến hàng rời và các hàng bách hóa khác. Hàng ngoài container chiếm tỷ trọng lớn nhất là hàng sắt và kim khí, chiếm 22,25 %. Mặt hàng có tỷ trọng thấp nhất là mặt hàng phân bón chiếm 0,58%. Các mặt hàng còn lại là clinker và quặng, hàng gạo và thức ăn giá súc, hàng máy móc thiết bị và hàng khác lần lượt chiếm tỷ trọng là 5,36%, 2,59%, 0,97% và 7,58%.

2.2.2 Thực trạng chính sách về giá dịch vụ cảng đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng

Chính sách giá dịch vụ cảng đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng nói riêng và các hàng ngoài container giống nhau về quy trình ban hành và phương pháp xác định giá dịch vụ. Tuy nhiên giá dịch vụ đối với mỗi loại hàng hóa là khác nhau. Do đó việc đánh giá thực trạng chính sách giá dịch vụ cảng đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng trong đề tài này, tác giả sẽ đánh giá thực trạng chung về việc ban hành chính sách giá đối với dịch vụ cảng biển nói chung tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng. Sau đó tác giả sẽ lấy cụ thể giá dịch vụ cảng đối với hàng container và xem xét giá dịch vụ đó đã hợp lý chưa, cao hay thấp.

2.2.2.1 Quy trình ban hành

a. Cơ sở và cơ quan ban hành

Việc ban hành các chính sách giá dịch vụ cảng đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng được xây dựng dựa trên các văn bản luật của các cơ quan sau đây:

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam
- Pháp lệnh phí và lệ phí số 38/2001/PL-UBTVQH10 ngày 28 tháng 8 năm 2001
- Luật giá số 11/2012/QH13 ngày 26 tháng 6 năm 2012, Chủ tịch Quốc hội
- Luật Thuế giá trị gia tăng số 113/2008/QH12 ngày 3 tháng 6 năm 2008, Chủ tịch Quốc hội.
- Nghị định số 57/2002/NĐ-CP ngày 3 tháng 6 năm 2003
- Nghị định số 57/2002/NĐ-CP ngày 03 tháng 6 năm 2002
- Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14 tháng 11 năm 2013, Chính phủ
- Các Thông tư hướng dẫn thực hiện các Nghị định trên

- Điều lệ Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng () , do Đại hội đồng cổ đông thông qua

b. Các văn bản luật liên quan đến chính sách giá dịch vụ cảng đối với hàng container

- Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 4 tháng 11 năm 2013
- Quyết định số 8/2016/QĐ-CHP

c. Việc ban hành, thực hiện và giám sát việc thực hiện

Công ty cổ phần cảng Hải Phòng để có được **Biểu giá dịch vụ tại cảng** phải trải qua một quá trình phức tạp, bao gồm nhiều bước và liên quan đến nhiều cơ quan chức năng quản lý Nhà nước khác nhau:

+ Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng sẽ căn cứ vào Luật giá do Quốc hội ban hành sẽ công bố Biểu cước đối với các loại hình dịch vụ cảng trên cơ sở chi phí tại cảng biển và xem xét các yếu tố tác động khác như thị trường, các yếu tố về kinh tế, xã hội...

+ Sau đó Công ty cổ phần cảng Hải Phòng sẽ trình lên Cục quản lý giá của Bộ Tài chính xem xét.

+ Bộ Tài chính sau khi xem xét và phê chuẩn Biểu giá dịch vụ đó

+ Công ty cổ phần cảng Hải Phòng sẽ căn cứ vào sự phê chuẩn của Bộ Tài chính xây dựng chuẩn Biểu giá dịch vụ cảng áp dụng cho cảng biển của mình. Đồng thời hằng năm nếu cảng Hải Phòng có sự thay đổi hoặc điều chỉnh giá cước đối với các loại hình dịch vụ phải kê khai sự tăng giảm và giải thích nguyên nhân và sau đó trình lên Bộ Tài chính. Bộ Tài chính sẽ kiểm tra tính đúng đắn và ra quyết định.

Đối với các cảng biển khu vực Hải Phòng, hầu như không có doanh nghiệp cảng biển nào phải thông qua quy trình phức tạp như Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng.

Trong quá trình thực hiện Biểu giá dịch vụ tại cảng, đặc biệt đối với hàng container, Công ty cổ phần cảng Hải Phòng luôn trong tình trạng bị cạnh tranh

không lành mạnh thông qua việc Công ty cổ phần công bố biểu cước xong thì các cảng khác nhỏ hơn áp dụng luôn biểu cước đó và có giảm đi từ 20 % - 30%.

Hiện nay có nhiều doanh nghiệp cảng giành thị phần bằng cách giảm giá dịch vụ cảng biển xuống mức dưới giá thành và thậm chí miễn một số dịch vụ hỗ trợ đã ảnh hưởng không nhỏ đến doanh thu của các cảng biển lớn như công ty cổ phần Cảng Hải Phòng. Dẫn đến việc tái đầu tư xây dựng, nâng cấp, duy tu bảo dưỡng các cầu cảng và các trang thiết xếp dỡ.

2.2.2.3 Các loại phí, cước phí, lệ phí đối với hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng

a. Đối với dịch vụ xếp dỡ hàng container, giá dịch vụ hiện nay được tính như sau

Đơn vị tính USD

P.A \ Cont		≤ 20 '		40 '		> 40 '	
		Có hàng	Rỗng	Có hàng	Rỗng	Có hàng	Rỗng
1	Nội địa (đ/cont)	500.000	260.000	770.000	400.000	890.000	450.000
	Quốc tế USD/cont)	48	28	71	41	82	49
2	Nội địa (đ/cont)	390.000	200.000	610.000	290.000	690.000	350.000
	Quốc tế USD/cont)	31	21	48	30	53	35
3	Nội địa (đ/cont)	220.000	120.000	330.000	165.000	370.000	200.000
	Quốc tế USD/cont)	19	13	29	19	33	22
4	Nội địa (đ/cont)	430.000	280.000	580.000	380.000	640.000	420.000
	Quốc tế USD/cont)	-	-	-	-	-	-
5	Nội địa (đ/cont)	610.000	380.000	780.000	440.000	820.000	460.000

Quốc tế USD/cont)	-	-	-	-	-	-
----------------------	---	---	---	---	---	---

Nguồn: Công ty cổ phần cảng Hải Phòng

BẢNG GIÁ DỊCH VỤ XÉP DỠ ĐỐI VỚI HÀNG CONTAINER

Chú thích: Phương án 1: Tàu (sà lan) - Bãi cảng và ngược lại

Phương án 2: Tàu (Sà lan) – Sà lan, Phương tiện vận tải bộ tại cầu cảng và ngược lại

Phương án 3: Tàu – Sà lan tại vùng nước Hạ Long và ngược lại

Phương án 4: Bãi – ô tô, Toa xe – ô tô và ngược lại

Phương án 5: Bãi – Toa xe, Toa xe – Toa xe và ngược lại

Quốc tế: Giá dịch vụ áp dụng cho các chủ tàu (đại lý tàu) vận tải quốc tế

Nội địa: Giá dịch vụ áp dụng cho các chủ hàng và chủ tàu vận tải tuyến nội địa

b. Đối với dịch vụ đóng/rút hàng trong container thường (trừ hàng bao) đối với chủ hàng và chủ tàu tuyến nội địa

Đơn vị: đồng/container

Cont P.A	≤ 20 '		40 '		> 40 '	
	Đóng	Rút	Đóng	Rút	Đóng	Rút
1	810.000	900.000	1.371.000	1.523.000	1.994.000	2.216.000
2	1.210.000	1.344.000	1.881.000	2.090.000	2.977.000	3.308.000
3	1.344.000		2.090.000		3.308.000	

Nguồn: Công ty cổ phần cảng Hải Phòng

Chú thích: Phương án 1: Bãi cảng – Ô tô và ngược lại

Phương án 2: Bãi cảng - Tàu (Sà lan) – Sà lan, Phương tiện vận tải bộ vào bãi cảng và ngược lại

Phương án 3: Bãi cảng – Container tại bãi cảng và ngược lại

b. Đối với dịch vụ đóng/rút hàng trong container thường đối với hàng bao và container lạnh áp dụng với chủ hàng và chủ tàu tuyến nội địa

Đơn vị: đồng/container

Cont P.A	≤ 20 '		40 '		> 40 '	
	Đóng	Rút	Đóng	Rút	Đóng	Rút
1	1.050.000	1.700.000	1.900.000	3.060.000	2.740.000	4.450.000
2	1.650.000	2.680.000	2.580.000	4.180.000	4.070.000	6.630.000
3	2.200.000		3.450.000		5.480.000	

Nguồn: Công ty cổ phần cảng Hải Phòng

Chú thích: Phương án 1: Bãi cảng – Ô tô và ngược lại

Phương án 2: Bãi cảng - Tàu (Sà lan) – Sà lan, Phương tiện vận tải bộ vào bãi cảng và ngược lại

Phương án 3: Bãi cảng – Container tại bãi cảng và ngược lại

d. Đối với dịch vụ kiểm hóa, kiểm dịch, giám định container đối với chủ hàng và chủ tàu tuyến nội địa

Đơn vị: đồng/container

≤ 20 '		≥ 40 '	
Thường	Lạnh	Thường	Lạnh
650.000	1.300.000	930.000	1.850.000

Nguồn: Công ty cổ phần cảng Hải Phòng

e. Giá dịch vụ đối với việc lưu kho bãi

P.A \ Cont		≤ 20 '		≥ 40 '	
		Có hàng	Rỗng	Có hàng	Rỗng
1	Nội địa (đ/cont/ngày)	11.000	8.000	16.500	12.000
	Quốc tế (USD/cont/ngày)	1,27	0,9	2,8	2
2	Nội địa (đ/cont/ngày)	16.500	12.000	25.000	18.000
	Quốc tế (USD/cont/ngày)	1,53	1,08	3,36	2,4

Nguồn: Công ty cổ phần cảng Hải Phòng

Chú thích: Phương án 1: Trong 20 ngày đầu

Phương án 2: Từ ngày thứ 21 trở đi

Quốc tế: Giá dịch vụ áp dụng cho các chủ tàu (đại lý tàu) vận tải quốc tế

Nội địa: Giá dịch vụ áp dụng cho các chủ hàng và chủ tàu vận tải tuyến nội địa

2.2.3 Đánh giá thực trạng chính sách về giá dịch vụ đối với hàng container tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng

a. Việc ban hành

Việc ban hành chính sách giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng do các cơ quan quản lý Nhà nước thực hiện. Tuy có một số cải cách nhưng vẫn còn tồn tại nhiều bất cập:

Cơ quan ban hành: Nhiều cơ quan tham gia vào quá trình ban hành chính sách như Quốc Hội, Chính Phủ, Bộ Tài Chính, Bộ Giao Thông Vận tải..... Do vậy

khó khăn cho việc ban hành vì mất thời gian và giữa các Bộ, ngành này có thể không đi đến thống nhất.

Công ty cổ phần cảng Hải Phòng để có được **Biểu giá dịch vụ tại cảng** phải trải qua một quá trình phức tạp, bao gồm nhiều bước và liên quan đến nhiều cơ quan chức năng quản lý Nhà nước khác nhau. Do vậy việc xây dựng Biểu giá dịch vụ tại cảng biển mất thời gian, tốn kém nhân lực và chi phí. Đồng thời do Công ty cổ phần Cảng Hải phòng.

Mặc dù vậy việc ban hành chính sách về giá dịch vụ nói chung và đối với hàng container nói riêng tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng được Nhà nước cho phép việc xác định giá dịch vụ theo thị trường và các yếu tố khác và cảng Hải Phòng được quyền công bố giá cước.

b. Việc thực hiện và kiểm tra tình hình thực hiện

Việc thực hiện các chính sách về giá dịch vụ cảng, đặc biệt đối với hàng container nói riêng diễn ra đúng quy trình, từ việc ban hành đến việc thực hiện. Tuy nhiên trong quá trình thực hiện Công ty cổ phần gặp không ít khó khăn do một số doanh nghiệp cảng trên địa bàn thành phố Hải phòng chưa công bố Biểu cước riêng của mình. Các doanh nghiệp cảng này chờ đợi Công ty cổ phần cảng Hải Phòng ban hành Biểu giá dịch vụ nói chung và Biểu giá dịch vụ đối với hàng container nói riêng, sau đó trên cơ sở đó họ tiến hành giảm giá nhằm thu hút khách hàng về cảng của mình. Đây là một vấn đề bức xúc, cạnh tranh thiếu lành mạnh. Dẫn tới gây khó khăn cho Công ty cổ phần cảng Hải Phòng trong việc thu hút chủ tàu và chủ hàng về cảng của mình.

CHƯƠNG 3. MỘT SỐ ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ ĐỐI VỚI CHÍNH SÁCH GIÁ DỊCH VỤ ĐỐI VỚI HÀNG CONTAINER TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG HẢI PHÒNG

3.1 Định hướng, chiến lược phát triển hệ thống cảng biển Việt nam, định hướng về chính sách giá dịch vụ cảng biển

Với Quyết định điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Cảng Hải Phòng sẽ trở thành một trong 3 cảng cửa ngõ quốc tế phân bố ở 3 miền Bắc Trung Nam bên cạnh cảng Vân Phong tỉnh Khánh Hòa và cảng Thị Vải- Cái Mép tại tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu. Với khối lượng hàng hóa thông qua dự kiến đạt..... Đồng thời cũng theo định hướng chiến lược phát triển này, Cảng Hải Phòng trong tương lai cũng sẽ áp dụng mô hình quản lý mới như mô hình quản lý cảng Chủ đang được áp dụng tại một số cảng lớn trên thế giới như Singapore, Antwerp.... Khi đó các chính sách và pháp luật liên quan đến hoạt động đầu tư, quản lý và khai thác cảng, đặc biệt là các chính sách liên quan đến giá dịch vụ cảng biển sẽ thay đổi theo chiều hướng phù hợp với sự thay đổi của thị trường và xu hướng thương mại hóa toàn cầu hiện nay.

3.2 Định hướng phát triển Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng

Với truyền thống và lịch sử phát triển của mình, Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng luôn luôn xác định là phát triển theo đúng định hướng của Đảng và Nhà nước, tạo sự phát triển chiều rộng và chiều sâu, đảm bảo sự phát triển thị trường của cảng, tạo công ăn việc làm và thu nhập cho người lao động.

Đồng thời Công ty cổ phần cảng Hải Phòng sẽ đổi mới công tác quản lý, hệ thống quản trị trong Công ty. Song song với việc mở rộng và phát triển các loại hình dịch vụ tại cảng, cơ cấu lại lực lượng lao động, đổi mới lĩnh vực công nghệ phục vụ cho việc xếp dỡ hàng hóa nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của cảng, góp phần tăng năng lực cạnh tranh cho cảng.

Với kế hoạch và chiến lược phát triển trung hạn và dài hạn, Công ty cổ phần cảng Hải Phòng đã và đang đầu tư dự án mở rộng cảng Lạch Huyện.

Cuối cùng bên cạnh việc chú trọng phát triển cảng Hải Phòng về mặt kinh tế, Công ty cảng Hải Phòng sẽ chú trọng đến vấn đề bảo vệ môi trường tại khu vực cảng biển góp phần phát triển cảng Hải Phòng thành cảng xanh và góp phần phát triển thành phố cảng Hải Phòng thành thành phố cảng xanh trong tương lai.

3.3 Xu hướng hàng container qua cảng

Qua số liệu thực tế cho thấy xu hướng hàng container qua cảng Hải Phòng ngày một tăng, tốc độ tăng trưởng khoảng 14% hằng năm. Dự báo trong những năm tới lượng hàng container qua cảng Hải Phòng còn tiếp tục tăng. Do vậy những chính sách đặc biệt là chính sách liên quan đến giá dịch vụ cảng đối với hàng container phải được các cơ quan quản lý Nhà nước đặc biệt Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng phải được xây dựng hợp lý, mang tính cạnh tranh cao.

3.4 Kiến nghị đối với cơ quan quản lý Nhà nước

Hiện nay tại khu vực cảng biển Hải Phòng, thực hiện Pháp lệnh về giá và quản lý giá chỉ có 1 số cảng thực hiện việc kê khai giá dịch vụ tại cảng biển như Công ty cổ phần cảng Hải Phòng, Cảng Nam Hải thực hiện việc thực hiện kê khai giá đối với các cơ quan quản lý Nhà nước, cụ thể Cục Quản lý giá, Bộ Tài chính và Công ty Cổ phần cảng Đoàn Xá thực hiện việc kê khai giá dịch vụ cảng đối với Sở Tài chính thành phố Hải Phòng.

Với định hướng, chiến lược phát triển hệ thống cảng biển Việt nam, chiến lược phát triển thành phố cảng Hải phòng, chiến lược phát triển cảng hải phòng, hơn bao giờ hết cần có sự điều tiết của Nhà nước, của các cơ quan quản lý Nhà nước trong việc ban hành các chính sách phù hợp và kịp thời liên quan đến giá dịch vụ cảng biển. Bên cạnh việc Nhà nước tạo điều kiện cho phép các doanh nghiệp cảng biển chủ động trong hoạt động sản xuất kinh doanh, tự xây dựng biểu giá theo luật cung cầu của thị trường. Tuy nhiên việc chủ động này cũng gây những hậu quả cho các doanh nghiệp cảng biển trong trường hợp cạnh tranh không lành mạnh. Vì vậy, trong những trường hợp mất cân bằng do sự cạnh tranh thiếu lành mạnh này Nhà nước cần có sự can thiệp và điều tiết kịp thời của Nhà nước để đảm

bảo quyền lợi và lợi ích hợp pháp của các doanh nghiệp cảng biển như Công ty cổ phần cảng Hải Phòng cũng như của Nhà nước.

- Cần nâng giá dịch vụ cảng biển để tăng nguồn thu cho cảng

- Nhanh chóng ban hành giá sàn cho các cảng biển khu vực Hải phòng để tránh tình trạng liên tục phải hạ giá dịch vụ xuống mức thấp nhất, luôn trong tình trạng cạnh tranh gay gắt như trong những năm vừa qua. Có như vậy các cảng mới tập trung vào việc đầu tư công nghệ, đầu tư vào việc nâng cao chất lượng các loại hình dịch vụ tại cảng nhiều hơn. Đây mới là việc cạnh tranh lành mạnh giữa các cảng với nhau chứ không phải như trong nhiều năm qua các cảng cạnh tranh nhau bằng việc hạ giá dịch vụ cảng biển. Tuy nhiên việc ban hành giá sàn tại thời điểm này và không thể thực hiện việc bình ổn giá dịch vụ tại khu vực cảng biển Hải Phòng là không thể thực hiện được do Việt Nam là thành viên thứ 150 của Tổ chức Thương mại Thế giới, nên theo cam kết Việt Nam phải thực hiện đúng chính sách về giá dịch vụ theo luật cung cầu chi phối.

- Việc ban hành các văn bản pháp luật đã cũ như từ năm 2008, đã được 6 năm. Thực tế đã có nhiều thay đổi, các đơn giá tăng nhiều nên cần phải có sự thay đổi cho phù hợp với thực tế.

- Công ty cổ phần cảng Hải Phòng nên thay đổi mô hình quản lý cảng theo hướng tư nhân hóa, là một trong những xu hướng phát triển cảng trên thế giới hiện nay và đã đang thực hiện rất thành công tại nhiều cảng trong khu vực và trên thế giới như cảng Singapore, cảng Thượng Hải, cảng Hồng Kông, cảng Antwerp Bỉ.... Có như vậy khả năng cạnh tranh của cảng mới được cải thiện. Hiện nay Công ty cổ phần cảng Hải Phòng đã niêm yết cổ phiếu trên thị trường chứng khoán, tuy nhiên số vốn góp của Nhà nước tại Cảng Hải Phòng vẫn quá cao với 309,58 triệu cổ phần, tương đương là 3.095,8 tỷ đồng, chiếm 94,68%.

KẾT LUẬN

Ngày nay không ai có thể phủ nhận vai trò, tầm quan trọng của cảng biển đối với sự phát triển kinh tế của một quốc gia có cảng. Cảng biển đóng góp tỷ lệ lớn vào GDP của quốc gia có biển. Không những thế cảng biển còn có ý nghĩa rất lớn về mặt xã hội, cung cấp lượng lớn công ăn việc làm cho người dân thành phố cảng và các tỉnh thành phố nằm trong Miền hậu phương của cảng.

Chính vì vậy, Đảng và Nhà nước ta đã đề ra chiến lược phát triển kinh tế xã hội trong tương lai bằng cách chú trọng phát triển kinh tế biển, trong đó có kinh tế hàng hải, và cảng biển đóng vai trò quan trọng.

Trong những năm vừa qua, tại Việt Nam, các cơ quan quản lý Nhà nước về lĩnh vực hàng hải đã rà soát, quy hoạch lại hệ thống cảng biển sao cho phù hợp nhất và đáp ứng được nhu cầu thực tế. Bên cạnh việc quy hoạch hệ thống cảng biển về số lượng, về vị trí địa lý, về cơ sở vật chất kỹ thuật, về quản lý và khai thác cảng biển, các cơ quan quản lý Nhà nước, đặc biệt Cục Hàng hải Việt Nam đã tổ chức rất nhiều hội thảo liên quan đến vấn đề chính sách phát triển cảng Việt Nam trong thời gian tới. Một trong những vấn đề nổi cộm nhất hiện nay là chính sách đối với giá dịch vụ cảng tại các cảng biển ở Việt nam.

Với xu hướng container hóa trên toàn thế giới, hệ thống cảng biển Việt Nam , đặc biệt là khu vực cảng biển Hải Phòng, trong đó Công ty cổ phần cảng Hải phòng đã chứng kiến khối lượng hàng container tăng vọt trong thời gian vừa qua. Chính vì vậy cần phải có những chính sách thu hút nhiều tàu và hàng nước ngoài ra vào cảng biển tại Việt Nam nói chung, khu vực cảng Hải phòng và Công ty cổ phần cảng Hải Phòng nói riêng. Trong đó phải kể đến là chính sách giá dịch vụ đối với hàng container qua cảng. Việc đưa ra những Biểu giá phù hợp, những chính sách thích hợp sẽ khuyến khích bên sử dụng dịch vụ cảng đến với cảng của mình nhiều hơn.

Việc nghiên cứu đề tài *Đề xuất một số kiến nghị liên quan đến chính sách về giá dịch vụ cảng biển đối với hàng container tại công ty cổ phần cảng Hải Phòng* đã hệ thống hóa được cơ sở lý luận về chính sách đối với giá dịch vụ cảng biển nói

chung. Đồng thời đề tài cũng phản ánh được thực trạng việc ban hành, cơ quan ban hành và các văn bản liên quan đến chính sách về giá dịch vụ tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng nói chung và về giá dịch vụ đối với hàng container nói riêng. Qua đó tác giả rút ra một số nhận xét đánh giá và thấy được một số điểm bất cập. Trên cơ sở đó tác giả đã nêu một số kiến nghị liên quan đến việc ban hành và thực hiện chính sách về giá dịch vụ đối với hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng. Từ việc nghiên cứu đề tài này, tác giả nhận thấy để chính sách giá đối với riêng hàng container tại Công ty cổ phần cảng Hải Phòng được tốt hơn thì cần phải có sự phối hợp giữa các cảng biển tại Hải Phòng. Các cơ quan quản lý nên đề ra một giải pháp chung đó là giá sàn cho các cảng biển ở Hải Phòng. Có như vậy các cảng tại khu vực Hải phòng mới cạnh tranh lành mạnh, góp phần vào sự phát triển kinh tế của thành phố cảng Hải Phòng cũng như của toàn Miền Bắc và cả nước Việt Nam.

Tuy nhiên đề tài còn tồn tại một vấn đề mà tác giả chưa thực hiện được. Để đánh giá chính sách, hiện nay trên thế giới đang sử dụng rất nhiều hình thức để đánh giá, đánh giá bằng định tính và đặc biệt việc đánh giá được thực hiện bằng định lượng tức là việc sử dụng các mô hình toán để đánh giá tác động và hiệu quả của chính sách. Qua việc nghiên cứu lý thuyết về chính sách và đặc biệt các mô hình liên quan đến mô hình đánh giá chính sách và áp dụng vào đề tài này, tác giả thấy việc thu thập thông tin là rất khó khăn và đôi khi không có đủ thông tin để tiến hành đánh giá. Chính vì vậy, có thể coi đây là hạn chế của đề tài.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. GS.TS Nguyễn Minh Thuyết, Bài giảng Phân tích chính sách
2. GS.TS Nguyễn Minh Thuyết, Bài giảng Phân tích chính sách
3. PGS.TS Nguyễn Thanh Thủy, Giáo trình Kinh tế cảng, nxb Thống kê, 2005
4. PGS.TS Nguyễn Thanh Thủy, Giáo trình Kinh tế cảng, nxb Thống kê, 2005
5. website haiphongport.com.vn