

Số: **664** /CHHVN-VTDVHH

Hà Nội, ngày **25** tháng **02** năm **2016**

V/v Báo cáo việc giải quyết phụ
thu giá cước mất cân đối công-te-
nơ (CIC/CIS) đối với các doanh
nghiệp dệt may

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện chỉ đạo tại văn bản số 1352/BGTVT-VT ngày 01/02/2016 của Bộ Giao thông vận tải về việc hãng tàu phụ thu giá cước mất cân đối công-te-nơ (CIC/CIS) đối với các doanh nghiệp dệt may; ngày 19/02/2016, Cục Hàng hải Việt Nam đã tổ chức cuộc họp nhằm giải quyết các tồn tại, bất cập hiện nay trong vấn đề phụ thu giá cước vận chuyển bằng đường biển. Tham dự cuộc họp có đại diện Vụ Vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam, Hiệp hội Dệt May Việt Nam cùng đại diện các doanh nghiệp dệt may Việt Nam và đại diện các hãng tàu có liên quan (*Danh sách gửi kèm*). Trên cơ sở tổng hợp ý kiến của các đại biểu dự họp, Cục Hàng hải Việt Nam xin báo cáo như sau:

1. Về thu phụ cước mất cân đối công-te-nơ

Việc phụ thu giá cước mất cân đối công-te-nơ (CIC là chữ viết tắt của Container Imbalance Charge hoặc CIS (Container Imbalance Surcharge)) là một loại phụ thu giá cước vận chuyển bằng đường biển mà các hãng tàu thu để bù đắp chi phí phát sinh từ việc điều chuyển (re-position) một lượng lớn công-te-nơ rỗng từ nơi thừa đến nơi thiếu, áp dụng vào từng giai đoạn, cho hàng đi từng tuyến. Phụ thu giá cước này thường thay đổi, trong một số trường hợp, hãng tàu thông báo cho người gửi hàng trong thời gian rất ngắn trước khi áp dụng. Các phụ phí này thường thay đổi và hãng tàu luôn gửi các biểu giá mới cho khách hàng có quyền quyết định, đàm phán, lựa chọn hãng tàu trước khi áp dụng.

- Căn cứ xác định thu phụ giá mất cân đối công-te-nơ: chi phí từ lúc giao cho đến khi nhận lại container rỗng; theo thông lệ quốc tế, qui định của các nước hay các tổ chức sở tại hay trên đường vận chuyển; tình hình hay xu hướng thị trường.

Phần lớn các phụ thu này ở Việt Nam với các biểu giá khác nhau tùy theo tình hình thực tế do văn phòng chính của hãng tàu tại nước ngoài hướng dẫn thực hiện. Theo thông lệ quốc tế, ngoài các phụ thu chi phí tại địa phương (local charge), các loại phụ thu khác sẽ được thanh toán bởi người trả cước vận chuyển.

Tùy theo sự đàm phán của khách hàng và hãng tàu, phụ thu có thể được tính riêng hoặc được bao gồm trong cước theo như bảng báo giá hoặc hợp đồng. Thông thường thì giá vận chuyển bằng đường biển sẽ được đàm phán theo hướng tăng hoặc giảm còn phụ thu giá cước thì sẽ được áp dụng theo hướng dẫn của hãng tàu. Việc giao dịch dịch vụ vận chuyển với hãng tàu thường có 2 trường hợp chính:

- Chủ hàng liên hệ và thỏa thuận trực tiếp các điều khoản về giá và phụ thu giá cước với đại lý hãng tàu.

- Chủ hàng liên hệ và thỏa thuận gián tiếp các điều khoản về giá và phụ thu giá cước với đại lý hãng tàu thông qua các công ty giao nhận.

Sau khi các loại phụ thu ngoài giá được thu, đại lý hãng tàu tại Việt Nam sẽ chuyển toàn bộ cho công ty mẹ tại nước ngoài và không thực hiện các khoản chi tại Việt Nam liên quan đến các phụ phí đó. Phụ thu giá cước tại địa phương (local charges) cũng được chuyển trả cho hãng tàu sau khi thanh toán các chi phí phát sinh tại Việt Nam.

2. Một số bất cập liên quan đến phụ thu ngoài giá cước vận chuyển

Ngành Dệt may có đặc thù là hơn 90% nguyên liệu sản xuất từ nước ngoài và hơn 80% lượng sản phẩm vải không dệt được xuất khẩu. Chi phí về Logistics là hết sức quan trọng. Theo số liệu thống kê của Tổng Cục Hải quan Việt Nam, năm 2015, tổng KNXK dệt may đạt hơn 27 tỷ USD bao gồm hàng dệt may đạt gần 23 tỷ USD. Năm 2015, tổng nhập khẩu nguyên phụ liệu dệt may, phục vụ cho sản xuất và xuất khẩu của ngành có tốc độ tăng tương ứng so với tốc độ tăng xuất khẩu khoảng đạt 16.66 tỷ USD.

Hầu như toàn bộ hàng nhập khẩu dệt may về qua các hãng tàu nước ngoài, cụ thể SITC, KMTC, Hyundai, Evergreen, Heung-A, Dongjin, Inter-continental Shipping Co., Wanhai Lines, Asean Sea Lines, Win Fast Lines, Shanghai Haihua Shipping Co., Danmar Lines, Sinotrans Container Lines Co. v.v... đều bị thu các loại phụ thu ngoài giá vận chuyển bằng đường biển, trong đó có loại phụ thu mất cân bằng vô công-te-nơ CIC/CIS đang bị thu một cách đều đặn, với trị giá lớn (có hóa đơn gửi kèm), loại phụ thu này cũng mang một tên khác đối với một số hãng tàu là phí phụ trội hay phí điều chuyển công-te-nơ.

- Thông lệ vận tải biển quốc tế về phụ thu mất cân đối vô công-te-nơ khi áp dụng ở Việt Nam chưa có sự thống nhất trong tất cả các hãng tàu. Trong khi hầu hết các hãng tàu quy định thu giá mất cân đối công-te-nơ là phụ thu theo giá cước vận chuyển bằng đường biển (surcharges), thì một số hãng tàu quy định phụ thu này là phụ thu địa phương (local charges) dẫn đến việc áp dụng các chế độ tài chính, thuế cho loại phụ thu này không được nhất quán.

Hiện một số hãng tàu đều áp dụng mức thu CIS Shanghai-HCM là 130USD/20' cho đầu Shanghai và 30USD/20' cho đầu HCM/Hải Phòng đối với hàng dệt may. Trong hóa đơn do công ty cổ phần dệt công nghiệp Hà Nội thì mức thu là 160 USD/20' do hãng tàu thu trực tiếp hoặc thông qua công ty giao nhận.

Theo ý kiến của hãng tàu, nguyên nhân thu phụ cước là do cạnh tranh giữa các hãng tàu về giá cước vận chuyển nên các hãng tàu giảm thậm chí đến giá cước bằng 0 để thu hút khách hàng, chi phí vận chuyển được tính vào phụ thu giá cước vận chuyển.

- Hầu hết doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam là nhỏ, năng lực chuyên môn trong đàm phán hợp đồng hạn chế, hàng nhập mua CIF (người vận chuyển do người bán chỉ định) nên khi đàm phán hợp đồng không trực tiếp ký với hãng tàu mà đều thông qua doanh nghiệp giao nhận hoặc đại lý nên việc giao dịch đều do các đầu mối này thực hiện với hãng tàu dẫn đến tình trạng phụ thu cước đều bị động hoặc nâng giá hoặc thu không đúng thực tế hoặc nghiêm trọng hơn nữa là doanh nghiệp Việt Nam mua hàng phải thanh toán CIS thay người bán hàng tại cảng xuất hàng nước ngoài, ngoài mức CIS bắt buộc phải đóng ở Việt Nam. Các doanh nghiệp giao nhận, trung gian tại đầu Việt Nam ngoài việc chủ yếu nhận hàng chỉ định từ nước ngoài và chỉ thị thu hộ, trả hộ, cũng đôi khi góp phần vào việc nâng phụ thu này lên để tăng lợi nhuận cho doanh nghiệp.

- Trong quá trình đàm phán hợp đồng mua bán, hầu hết các doanh nghiệp xuất nhập khẩu nói chung và dệt may nói riêng chưa có bộ phận chuyên nghiệp làm nghiệp vụ logistics (trừ công ty may Nhà Bè đã thành lập công ty logistics) nên thường không làm rõ chi tiết chi phí tại hai đầu xuất, nhập (local charge) hoặc trực tiếp liên hệ với hãng tàu trước khi đàm phán nhập, xuất các lô hàng cụ thể dẫn đến việc thu phụ giá cước vận chuyển mất cân đối công-te-nơ hoặc các phụ giá khác chưa phù hợp.

3. Đề xuất, kiến nghị

Để giải quyết các bất cập trong vấn đề thu phụ thu ngoài giá vận chuyển bằng đường biển, Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị Bộ Giao thông vận tải như sau:

- Kiến nghị Bộ Công Thương, Phòng Công nghiệp và Thương mại Việt Nam chỉ đạo, khuyến cáo các Hiệp hội chủ hàng, hiệp hội chuyên ngành, cơ quan quản lý nhà nước, tập đoàn, tổng công ty, doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong quá trình đàm phán hợp đồng làm rõ chi tiết chi phí tại hai đầu xuất, nhập (local charge) hoặc trực tiếp liên hệ với hãng tàu trước khi nhập, xuất các lô hàng cụ thể để chủ động lựa chọn được đối tác vận tải, đàm phán hợp đồng làm rõ nghĩa vụ



phải thanh toán phụ giá cước vận chuyển mất cân đối công-te-no hoặc các phụ giá khác cho phù hợp, bình đẳng theo cơ chế thị trường.

- Giao Cục Hàng hải Việt Nam phối hợp với Tập đoàn dệt may Việt Nam, Hiệp hội Dệt May Việt Nam, Hiệp hội các ngành hàng khác tổ chức Hội thảo nhằm nâng cao năng lực đàm phán hợp đồng thương mại với các đối tác nước ngoài.

- Tiếp tục hoàn thiện và trình Chính phủ ban hành Nghị định niêm yết giá, phụ thu giá cước vận chuyển bằng đường biển, giá dịch vụ cảng làm cơ sở pháp lý để có chế tài phù hợp nhằm hạn chế bất cập nêu trên, trong đó: Quy định, phân loại các nhóm phụ thu theo giá cước vận chuyển bằng đường biển (surcharges), các loại phụ thu địa phương (local charges) và các loại phụ thu khác tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam trong việc đàm phán nghĩa vụ thanh toán phụ thu giá cước vận chuyển với đối tác nước ngoài; Đồng thời, bổ sung quy định giao Bộ Tài chính hướng dẫn chi tiết thực hiện quy định liên quan đến chính sách, chế độ tài chính, thuế đối với các phụ thu giá cước vận chuyển bằng đường biển.

Cục Hàng hải Việt Nam báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục trưởng (để b/c);
- Vụ Vận tải;
- Hiệp hội chủ hàng Việt Nam;
- Các HH chuyên ngành (7);
- Các phòng: PC, HTQT, TC;
- Các thành viên dự họp (20);
- Lưu: VT, VTDVHII (03b).

