

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

TRẦN QUANG HUY

**QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ THU PHÍ VÀ LỆ PHÍ
HÀNG HẢI TẠI CÁC CẢNG BIỂN VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HÀ NỘI – 2017

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

TRẦN QUANG HUY

**QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ THU PHÍ VÀ LỆ PHÍ
HÀNG HẢI TẠI CÁC CẢNG BIỂN VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Chuyên ngành: Quản lý kinh tế

Mã số: 62 34 04 10

Người hướng dẫn khoa học: PGS. TS TRẦN THỊ MINH CHÂU

HÀ NỘI – 2017

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu khoa học của riêng tôi. Các số liệu trong luận án là trung thực, có nguồn gốc rõ ràng và được trích dẫn đầy đủ theo quy định. Những kết luận khoa học của luận án chưa được ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

TÁC GIẢ LUẬN ÁN

Trần Quang Huy

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
Chương 1. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU CÓ LIÊN QUAN ĐẾN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI PHÍ VÀ LỆ PHÍ HÀNG HẢI.....	10
1.1. Những nghiên cứu về dịch vụ công và thu phí dịch vụ công.....	10
1.2. Những nghiên cứu về bản chất của thuế, phí, lệ phí.....	14
1.3. Những nghiên cứu về tính khách quan và chính sách thu phí, lệ phí hàng hải tại cảng biển.....	18
1.4. Những luận điểm đã được kiểm chứng và những vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu .	21
Chương 2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ KINH NGHIỆM THỰC TIỄN CỦA QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ THU PHÍ VÀ LỆ PHÍ HÀNG HẢI.....	24
2.1. Tổng quan về phí và lệ phí hàng hải tại cảng biển	24
2.2. Quản lý nhà nước đối với phí và lệ phí hàng hải tại cảng biển	35
2.3. Kinh nghiệm quản lý nhà nước về phí và lệ phí hàng hải của một số nước và bài học rút ra cho Việt Nam.....	50
Chương 3. THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ THU PHÍ VÀ LỆ PHÍ HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM.....	61
3.1. Thực trạng cảng biển và hàng hóa, tàu biển ra, vào cảng biển Việt Nam.....	61
3.2. Thực trạng quản lý nhà nước về thu phí và lệ phí hàng hải tại cảng biển Việt Nam.....	72
3.3. Đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về thu phí, lệ phí hàng hải tại cảng biển Việt Nam giai đoạn 2010-2015.....	87
Chương 4. PHƯƠNG HƯỚNG, GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ THU PHÍ VÀ LỆ PHÍ HÀNG HẢI TẠI CÁC CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	111
4.1. Phương hướng hoàn thiện quản lý nhà nước về thu phí, lệ phí hàng hải tại cảng biển.....	111
4.2. Một số giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về thu phí, lệ phí hàng hải tại cảng biển.....	126

4.3. Một số kiến nghị hoàn thiện quản lý nhà nước về thu phí và lệ phí hàng hải tại cảng biển.....	151
KẾT LUẬN.....	154
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN.....	156
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	158

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT TRONG LUẬN ÁN

Chữ viết tắt	Nội dung viết tắt
AFTA	Khu vực mậu dịch tự do ASEAN
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
BOT	Xây dựng-Kinh doanh-Chuyển giao
BDATHH	Bảo đảm an toàn hàng hải
CVHH	Cảng vụ hàng hải
CSHT	Cơ sở hạ tầng
DVC	Dịch vụ công
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GTVT	Giao thông vận tải
HHVN	Hàng hải Việt Nam
KCHT	Kết cấu hạ tầng
KT- XH	Kinh tế-xã hội
IALA	Hiệp hội Hải đăng thế giới
IAPH	Hiệp hội Cảng và Cảng biển quốc tế
IMO	Tổ chức Hàng hải thế giới
NSNN	Ngân sách nhà nước
ODA	Nguồn vốn viện trợ phát triển chính thức
PAT	Tổ chức Quản lý cảng Thái Lan
PLPHH	Phí và lệ phí hàng hải
QLNN	Quản lý nhà nước
UBND	Ủy ban nhân dân
WTO	Tổ chức Thương mại thế giới

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 0.1- Quy trình điều tra nghiên cứu bằng phiếu hỏi	6
Bảng 3.1- Xếp hạng chất lượng cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam	66
Bảng 3.2- Cơ cấu, chủng loại tàu biển đến cảng biển Việt Nam	67
Bảng 3.3- Các Hiệp định vận tải biển Việt Nam đã ký	67
Bảng 3.4- Thống kê sản lượng hàng hóa, hành khách thông qua cảng biển....	69
Bảng 3.5- Tổng sản lượng hàng hóa, container, hành khách qua cảng biển....	70
Bảng 3.6- Chỉ số Liner Shipping Conectivity index	71
Bảng 3.7- Tổng hợp các thị trường XNK hàng hóa lớn nhất của Việt Nam 2014	72
Bảng 3.8- Tổng hợp kết quả thanh tra, kiểm tra và giải quyết khiếu nại, tố cáo về thu PLPHH giai đoạn 2010-2015	85
Bảng 3.9- Tổng hợp số thu phí, lệ phí hàng hải qua cảng biển Việt Nam	
(2010-2015)	88
Bảng 3.10- So sánh theo mức thu cảng phí và phí hoa tiêu của một số cảng biển	94
Bảng 3.11- Phân tích tỷ trọng phí trong cảng phí	95
Bảng 3.12- Chiều dài luồng hàng hải của Việt Nam và các nước khu vực ...	107
Bảng 4.1- Thông số đầu vào tính toán dự báo lượng hàng qua cảng	115
Bảng 4.2- Dự báo tổng lượng hàng qua cảng biển đến năm 2020, 2030	116
Bảng 4.3- Dự báo lượng hành khách qua cảng biển Việt Nam.....	117
Bảng 4.5- Quy hoạch cảng biển phân theo nhóm cảng biển Việt Nam	120
Bảng 4.6- Các đoạn luồng dự kiến thiết lập mới đến năm 2020,..... định hướng đến năm 2030	121

DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ

Hình 1.1- Thiết lập thị trường về giấy phép xả thải thông qua mức phí xả thải.....	16
Hình 3.1 -Tổ chức QLNN về thu PLPHH của Bộ Giao thông vận tải	79
Hình 3.2- Sơ đồ tổ chức bộ máy của cảng vụ hàng hải	79
Hình 3.3- Sơ đồ tổ chức bộ máy của hoa tiêu hàng hải	80
Hình 3.4- Đồ thị thu các loại phí, lệ phí hàng hải tại cảng biển Việt Nam..... giai đoạn 2010-2015.....	88
Hình 3.5- Kết quả điều tra các doanh nghiệp về đánh giá thực hiện QLNN về thu PLPHH.....	93
Hình 3.6- Kết quả điều tra các CVHH về mức thu phí neo đậu	96
Hình 3.7- Kết quả điều tra các DN về mức thu phí BDHH, hoa tiêu tuyến quốc tế.....	96
Hình 3.8- So sánh mức thu phí, lệ phí hoạt động HHQT và HH nội địa.....	97
Hình 3.9- Kết quả điều tra các CVHH về đấu thầu chọn doanh nghiệp đầu tư khai thác KCHT khu chuyển tải, khu neo đậu	98
Hình 3.10- Thống kê thời hạn thanh toán phí, lệ phí hàng hải năm 2015 .	102
Hình 3.11- Kết quả điều tra các CVHH về quy trình thẩm định dự toán..... NSNN	104
Hình 3.12- Thống kê đối tượng nộp phí, lệ phí hàng hải năm 2015.....	107

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Với bờ biển dài 3.260 km và rất nhiều đảo lớn nhỏ có địa điểm thích hợp cho xây dựng cảng biển, tọa lạc ở vị trí gần với 10 tuyến đường hàng hải quốc tế lớn nhất, Việt Nam là một trong số các quốc gia trên thế giới có lợi thế lớn về kinh tế biển nói chung, về dịch vụ cảng biển, vận tải đường biển nói riêng. Lợi thế này có vai trò rất quan trọng trong thời đại toàn cầu hóa. Bởi vì vận tải hàng hóa đường biển có ưu thế vượt trội nhờ khối lượng vận tải lớn, phương thức vận tải đa dạng, có thể vận chuyển các loại hàng hóa siêu trường, siêu trọng, giá thành vận chuyển thấp... Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam (Cục HHVN) và Tổng cục Hải quan thì vận tải đường biển thường đảm nhiệm từ 80% đến 90% khối lượng hàng hoá xuất, nhập khẩu của nước ta.

Nhận thức rõ lợi thế này, Đảng và Nhà nước đã có nhiều chính sách khuyến khích phát triển kinh tế biển nói chung, cảng biển nói riêng. Chiến lược Biển Việt Nam đến năm 2020 đã đề ra mục tiêu: Đến năm 2020, kinh tế biển và ven biển đóng góp khoảng 53-55% GDP của cả nước [24, tr.3], trong đó nhấn mạnh:

Xây dựng một số thương cảng quốc tế có tầm cỡ khu vực, hình thành một số tập đoàn kinh tế mạnh. Xây dựng một số khu kinh tế mạnh ở ven biển; xây dựng cơ quan QLNN tổng hợp thống nhất về biển có hiệu lực, hiệu quả; mở rộng hợp tác quốc tế trong các lĩnh vực về biển. Đến năm 2020, phát triển thành công, có bước đột phá về kinh tế biển, ven biển như sau: 1) Khai thác, chế biến dầu, khí; 2) Kinh tế hàng hải; 3) Khai thác, chế biến hải sản.... Sau năm 2020, thứ tự phát triển kinh tế biển có sự thay đổi: 1) Kinh tế hàng hải; 2) Khai thác, chế biến dầu, khí và các loại khoáng sản; 3) Khai thác, chế biến hải sản; 4) Du lịch biển và kinh tế hải đảo..., [24, tr.4].

Chiến lược phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2011-2020 cũng đã chỉ rõ:

Phát triển mạnh kinh tế biển tương xứng với vị thế và tiềm năng biển của nước ta, gắn phát triển kinh tế biển với bảo đảm quốc phòng, an ninh,

bảo vệ chủ quyền vùng biển. Phát triển nhanh một số khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển, ưu tiên phát triển các ngành công nghiệp năng lượng, đóng tàu, xi-măng, chế biến thủy sản chất lượng cao. Phát triển cảng biển, dịch vụ cảng và vận tải biển, sông-biển; phát triển các đội tàu, công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển [23, tr.14].

Để huy động một phần nguồn lực tài chính phát triển các cảng biển, tăng trách nhiệm của khách hàng sử dụng dịch vụ cảng biển, ngoài việc đầu tư cơ sở vật chất- kỹ thuật hiện đại, đạt tiêu chuẩn quốc tế, đủ sức tiếp nhận các tàu vận tải trọng lượng lớn, nước ta cần phải thực hiện chính sách giá dịch vụ cảng biển, chính sách thu phí và lệ phí hàng hải (PLPHH) sao cho có thể vừa bù đắp đủ chi phí, có lãi, vừa đảm bảo tính cạnh tranh với phí dịch vụ tại cảng biển của các nước trong khu vực. Chủ thể thích hợp làm việc này là Nhà nước. Hơn nữa, Nhà nước ta còn cần có cơ chế quản lý thích hợp để thống nhất hành động của các cảng biển trong lĩnh vực thu phí dịch vụ nhằm bảo vệ lợi ích quốc gia đi đôi với thúc đẩy phát triển các dịch vụ cảng tương xứng với lợi thế của đất nước. Bên cạnh đó, sự cần thiết của quản lý nhà nước (QLNN) đối với thu phí dịch vụ cảng biển còn xuất phát từ nhiều lý do khác như: hầu hết các cảng biển đều được đầu tư xây dựng từ ngân sách nhà nước (NSNN) nên cần có sự QLNN trong lĩnh vực này; cần quy định rõ phần đóng góp cho các cấp NSNN phù hợp với các yêu cầu hoàn vốn, kinh doanh của doanh nghiệp cảng, đầu tư, bảo trì hệ thống báo hiệu hàng hải, luồng hàng hải và kết cấu hạ tầng (KCHT) cảng biển, hệ thống thông tin duyên hải, tìm kiếm cứu nạn ...

Ngoài ra PLPHH là nhân tố có ảnh hưởng đến giá thành xuất, nhập khẩu hàng hoá, vì vậy cần xác định một mức thu phí, lệ phí hợp lý sao cho vừa phù hợp với chính sách ngoại thương của Nhà nước, vừa phù hợp với chính sách thu hút tàu biển đến các cảng Việt Nam, tạo điều kiện phát triển các dịch vụ có liên quan như bốc xếp, giao nhận, đại lý, môi giới hàng hải. Ngày 11/1/2007, Việt Nam đã chính thức trở thành thành viên thứ 150 của Tổ chức thương mại thế giới (WTO) và đã tham gia ký kết một loạt hiệp định song phương, đa phương thuộc lĩnh vực giao thông vận tải (GTVT), trong đó có ngành hàng hải. Gia nhập WTO, Việt Nam phải thực hiện đầy đủ các quy định của tổ chức này, trong đó có cam kết về dịch vụ hàng