

# Xây dựng và áp dụng giá dịch vụ thu gom xử lý chất thải từ tàu thuyền trên nguyên tắc hài hòa (CRS)

## Introduction and application of cost recovery system (CRS) for ship waste

Fanny Quertamp<sup>1</sup>, Phạm Thanh Tuấn<sup>2,\*</sup>, Phạm Thanh Trường, Ngô Thị Hồng Nhung<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Cơ quan Hợp tác kỹ thuật Quốc tế Pháp - Expertise France

<sup>2</sup>Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh

<sup>3</sup>Trường Đại học Hoa Sen

\*Email liên hệ: s15020@alumni.wmu.se

### Tóm tắt:

Năm 2015, Việt Nam đã gia nhập toàn bộ các phụ lục của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển (MARPOL). Thực hiện quyền và trách nhiệm của quốc gia thành viên, Bộ Giao thông vận tải đã tiến hành nội luật hóa các quy định về thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền. Mặc dù các quy định mới ban hành đã góp phần hạn chế các hoạt động xả thải bất hợp pháp cũng như nâng cao năng lực quản lý chất thải phát sinh từ tàu thuyền nhưng dịch vụ tiếp nhận chất thải vẫn chưa được các hãng tàu, thuyền trưởng sử dụng nhiều. Nhằm tác động đến hành vi cũng như khuyến khích việc chuyển giao chất thải từ tàu thuyền, cần có những điều chỉnh về phương thức và giá thu gom, xử lý chất thải tại cảng biển Việt Nam.

**Từ khóa:** Giá; chất thải; cảng biển; nguyên tắc hài hòa.

### Abstract:

In 2015, Vietnam ratified all the annexes of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). Exercising the rights and responsibilities of Member State, the Ministry of Transport has implemented regulations on the collection and treatment of waste from ships. Although these new enforced legislations have contributed to limiting illegal discharge activities as well as improving the capacity of waste management from ships, the waste receiving service has not been used by shipping lines, captains frequently. In order to influence behavior as well as encourage the transfer of waste from ships, it is necessary to make adjustments to the method and cost of waste collection, waste treatment at Vietnam seaports.

**Keywords:** Cost; waste; seaports; CRS.

### 1. Giới thiệu

Việc tự quy định cụ thể về cơ sở tiếp nhận chất thải tại cảng biển là quyền và trách nhiệm của quốc gia thành viên Công ước MARPOL [1]. Tuy nhiên, quy định về cơ sở tiếp nhận chất thải phù hợp phải đảm bảo giảm thiểu việc gây ra chậm trễ và các khoản tiền phạt sinh ngoài dự đoán cho tàu thuyền theo quy định tại Thông tri số MEPC.1/Circ.834 của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) [2].

Hiện nay tàu thuyền vào cảng biển Việt Nam có nhu cầu bơm, xả, bàn giao chất thải phải chủ động liên hệ các đơn vị cung cấp dịch vụ thu gom và xử lý chất thải tại cảng biển để được báo giá theo dạng thỏa thuận trực tiếp (dựa trên hợp đồng bàn giao chất thải cụ thể từng chuyến). Chưa có quy định về phương thức thu giá dẫn đến giá thành chưa thực sự phù hợp để đáp ứng nhu cầu phát thải của tàu thuyền. Yếu tố phương thức thu giá này có thể dẫn đến việc hạn chế chuyển giao chất thải hoặc các tàu thuyền sẽ phải chuyển giao

chất thải tại các quốc gia khác có chính sách về giá phù hợp hơn.

## 2. Thực trạng chung

### 2.1. Thực tế tại cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh

Cảng biển tại Việt Nam được xây dựng vào nhiều thời gian khác nhau. Điển hình tại cảng biển thuộc quản lý của Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh có 44 bến cảng gồm 99 cầu cảng (trong đó có 9,1% cầu cảng được công bố trước năm 2000, 44,4% cầu cảng trước năm 2010 và 46,5% cầu cảng trước năm 2020). Trong đó, ngoại trừ cụm cảng trên sông Soài Rạp thuộc khu

công nghiệp Hiệp Phước là có kết nối với hệ thống xử lý nước thải tập trung, còn các bến cảng khác có bố trí cơ sở xử lý riêng tuy nhiên chỉ có công suất, quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động nội bộ của cơ sở sản xuất sau cảng (nếu có).

Theo thống kê, giai đoạn năm 2018 - 2020 (sau thời điểm Thông tư số 41/2017/TT-BGTVT ngày 14/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải có hiệu lực) thì số lượt tàu biển vào rời cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) vẫn tăng từ 1,35 - 4,06%. Số liệu thống kê lượt tàu thuyền vào, rời và khối lượng chất thải phát sinh tại cảng biển được minh họa tại bảng 1.

**Bảng 1.** Thống kê lượt tàu thuyền vào, rời và khối lượng chất thải phát sinh tại cảng biển TP.HCM.

STT		Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020
1	Số lượt tàu thuyền vào, rời cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh	20.550	20.828	21.673
	Tàu biển (lượt)			
3	Khối lượng chất thải (nước lẫn cặn dầu) thu gom từ tàu thuyền (m <sup>3</sup> )	1.037,00	2.839,80	1.454,36
	Tổng khối lượng chất thải phát sinh trong hoạt động khai thác tại khu vực cảng biển	237.018,3 m <sup>3</sup> 630.183,5 kg	2.940,82 m <sup>3</sup> 964.555,3 kg	68.958,4 m <sup>3</sup> 704.943 kg

Qua phân tích, đánh giá, lượng chất thải thu gom từ tàu thuyền vẫn chưa tương xứng với mật độ tàu thuyền hoạt động tại vùng nước cảng biển. Cụ thể, số lượng tàu thuyền có nhu cầu thanh thải nước lẫn cặn dầu chỉ chiếm khoảng 0,12% số lượt tàu vào, rời tại khu vực.

### 2.2. Khó khăn, vướng mắc

Qua thực tế quản lý, mặc dù số lượt tàu thuyền vào, rời cảng biển tăng nhưng lượng chất thải thu gom từ tàu thuyền tại cảng biển không ổn định do nhiều yếu tố. Trong đó chính sách về giá tác động lên hành vi, nhu cầu phát thải của tàu thuyền nhiều nhất. Thực tế tại một số quốc gia thuộc Liên minh châu Âu (EU) tổ chức thu khoán chất thải phát sinh từ tàu thuyền (theo m<sup>3</sup>) hoặc hỗ trợ

**Nguồn.** Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh thu gom nước lẫn dầu/ chất thải nhựa (có giá trị tái chế) nên lượng chất thải thu gom được từ tàu thuyền khá ổn định. Lượng chất thải này nếu được phân loại tốt từ nguồn, ngoài giá trị tái chế có thể phục vụ nhiều hoạt động khác như cung cấp nhiệt năng như đun sôi nước hoặc chắt hạn cho các nhà máy nhiệt điện dựa trên mô hình rác thải tuần hoàn tại Thụy Điển và Bỉ [3].

Hiện nay tại cảng biển Việt Nam, do hầu hết các cơ sở cảng biển không đủ năng lực, nguồn lực để thu gom chất thải phát sinh từ tàu thuyền nên phải ký hợp đồng với các đơn vị thu gom, xử lý chất thải. Đơn cử, theo thống kê tại cảng biển TP.HCM, chỉ có 05 bến cảng chuyên dùng xăng dầu là có bố trí hệ thống xử lý nước lẫn dầu, còn

các bến cảng khác phải ký hợp đồng với những đơn vị có chức năng để thu gom các chất thải khác (gồm chất thải sinh hoạt, chất thải rắn công nghiệp, nước bẩn) [4]. Điều này gây khó khăn cho hoạt động quản lý, giám sát việc vận chuyển,

xử lý chất thải và tăng giá thành thu gom, xử lý chất thải so với nhiều quốc gia khác.

Giá thành thu gom và xử lý chất thải từ tàu tại cảng biển Thành phố đối chiếu với cảng Antwerp (thuộc EU) được minh họa tại bảng 2:

**Bảng 2.** So sánh giá thành thu gom và xử lý chất thải tại TP.HCM và Antwerp [5][6].

Giá thu gom và xử lý chất thải	TP.HCM	Antwerp
Nước lẫn dầu (Phụ lục I Công ước Marpol)	Từ 1.000đ - 30.000đ/kg (phụ thuộc vào thành phần của nước lẫn dầu)	Thu khoán 300€ cho lần đầu thu gom và thêm 20€/ m <sup>3</sup> cho chất thải phát sinh thêm
Chất thải sinh hoạt (Phụ lục V Công ước Marpol)	Từ 1.500đ - 30.000đ/kg	Thu khoán 100€ cho 12m <sup>3</sup> chất thải sinh hoạt và thêm 25€/ m <sup>3</sup> cho chất thải phát sinh thêm
Tổng cộng	Áp dụng cho tàu có dung tích 17.000GT: 250.000.000.đ (tức khoảng 10.063€)	Áp dụng cho tàu có dung tích 80.000GT: 550€ (tức khoảng 13.700.000đ)

Các lý do chính khiến giá thành thu gom, xử lý chất thải không đồng nhất và cao hơn so với nhiều quốc gia khác trong khu vực được minh họa cụ thể tại bảng 3.

**Bảng 3.** Nguyên nhân tác động đến giá thành thu gom và xử lý chất thải.

Nguyên nhân	Hệ quả
Cơ sở cảng không có đủ năng lực xử lý	Phát sinh giá tiền vận chuyển chất thải
Cơ sở xử lý cách xa cảng	Giá tiền vận chuyển lớn
Cách thức xử lý chất thải chủ yếu là tiêu hủy, chôn lấp), khả năng tái chế tài nguyên chưa cao	Giá thành xử lý chất thải tốn kém

Nhằm giải quyết được bài toán trên theo hướng dài hạn, cần quy hoạch cảng biển đồng bộ với việc phát triển các cơ sở xử lý chất thải tại khu vực cũng như tăng năng lực xử lý/ tái chế chất thải của các cơ sở này. Theo định hướng quy hoạch cảng biển tổng thể của Thủ tướng Chính phủ, đến năm 2050 sẽ tiến tới đồng bộ hóa cảng biển Việt Nam trở thành cảng xanh [7]. Đây là một lộ trình dài gồm nhiều hoạt động và chính sách nhằm đảm bảo hoàn thành mục tiêu. Trong đó có việc tiếp thu các bài học kinh nghiệm về phương thức thu giá dịch vụ thu gom và xử lý chất thải tại cảng biển trên nguyên tắc hài hòa đang được các quốc gia thuộc Liên minh châu Âu áp dụng để vận dụng thực tế tại cảng biển Việt Nam. Đây cũng là nhiệm vụ trọng tâm của đề án triển khai hoạt động thí điểm “Cơ sở tiếp nhận

rác thải từ tàu thuyền tại cảng biển” thuộc dự án “Suy nghĩ lại về nhựa - Giải pháp kinh tế tuần hoàn cho rác thải biển” do EU và Chính phủ Đức tài trợ, do Expertise France triển khai tại Việt Nam hướng đến.

### 3. Phương hướng

#### 3.1. Các phương thức thu giá dịch vụ thu gom và xử lý chất thải tại cảng biển

##### 3.1.1. Các phương thức thu giá hiện nay

Hiện nay mỗi quốc gia áp dụng phương thức thu giá chất thải phát sinh từ tàu thuyền, trong đó cụ thể gồm các phương thức chính như sau:

- Thu giá chất thải trực tiếp: Thu giá cho từng lần thu gom dựa trên khối lượng thu gom cụ thể;

• Thu giá chất thải gián tiếp (100%): Thu một mức giá nhất định mỗi lần tàu đến cảng, bất kể có nhu cầu thu gom chất thải hay không và lượng chất thải là bao nhiêu. Tất cả các tàu có chất thải đều có thể chuyển đến để thu gom;

• Thu giá chất thải hỗn hợp: Phương thức thu kết hợp trực tiếp và gián tiếp. Ví dụ: Thu giá gián tiếp đối với hầu hết các phương tiện tàu thuyền thông thường các loại chất thải thường xuyên phát sinh và có một định mức khối lượng nhất

định. Thu giá trực tiếp với một số phương tiện tàu thuyền đặc thù, với một số loại chất thải đặc biệt hoặc khi khối lượng chất thải vượt quá định mức cho phép.

Căn cứ vào thông tin niêm yết giá dịch vụ thu gom, xử lý chất thải của các doanh nghiệp cảng biển tại khu vực Thành phố hầu hết đều thu giá trực tiếp.

**Bảng 4.** Ưu và nhược điểm trong các phương thức thu giá.

	<b>Ưu điểm</b>	<b>Nhược điểm</b>
Thu giá chất thải trực tiếp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tàu chỉ phải chi trả cho đúng số lần và khối lượng chất thải thu gom và giao dịch thường nhanh khi thực hiện trực tiếp giữa tàu (hoặc đại lý tàu) với bên thu gom chất thải mà không có sự tham gia của cảng.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nguy cơ xả thải bất hợp pháp xuống biển;</li> <li>Thiếu minh bạch trong định mức giá thu nếu thực hiện trực tiếp không có bên thứ ba (như cảng) tham gia;</li> <li>Số lượng phương tiện tàu thuyền muốn chuyển chất thải đi xử lý ít;</li> <li>Cơ quan chức năng khó giám sát hoạt động này và các bên liên quan hiểu biết hạn chế về quá trình thu gom, xử lý chất thải.</li> </ul>
Thu giá chất thải gián tiếp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Triệt tiêu hành động xả thải bất hợp pháp vì lý do tiết kiệm chi phí;</li> <li>Tất cả các tàu thuyền đến cảng đều nộp một mức giá nhất định và đóng góp chung cho hoạt động thu gom, xử lý chất thải;</li> <li>Mức giá thu là rất nhỏ nếu được tính trên tổng dung tích tàu thuyền;</li> <li>Hoạt động minh bạch và được kiểm soát tốt hơn nếu có cảng hoặc Cảng vụ hàng hải tham gia vào quá trình thu giá;</li> <li>Đơn giản và tự động hóa thủ tục hành chính tốt hơn vì dễ áp dụng công nghệ thông tin trên diện rộng;</li> <li>Bù đắp được chi phí cho các bên liên quan qua đó khuyến khích họ tham gia tích cực hơn trong hoạt động.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát sinh trường hợp một số tàu đến không có chất thải nhưng vẫn phải chi trả phí thu gom với mức giá cao dẫn đến hình thành suy nghĩ phải trả phí vốn không mang lại lợi ích.</li> </ul>
Thu giá chất thải hỗn hợp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát huy được các ưu điểm và hạn chế các yếu điểm của hai phương thức trực tiếp và gián tiếp, phụ thuộc vào cách thức, cấu trúc, thành phần thu và đối tượng thu.</li> </ul>	

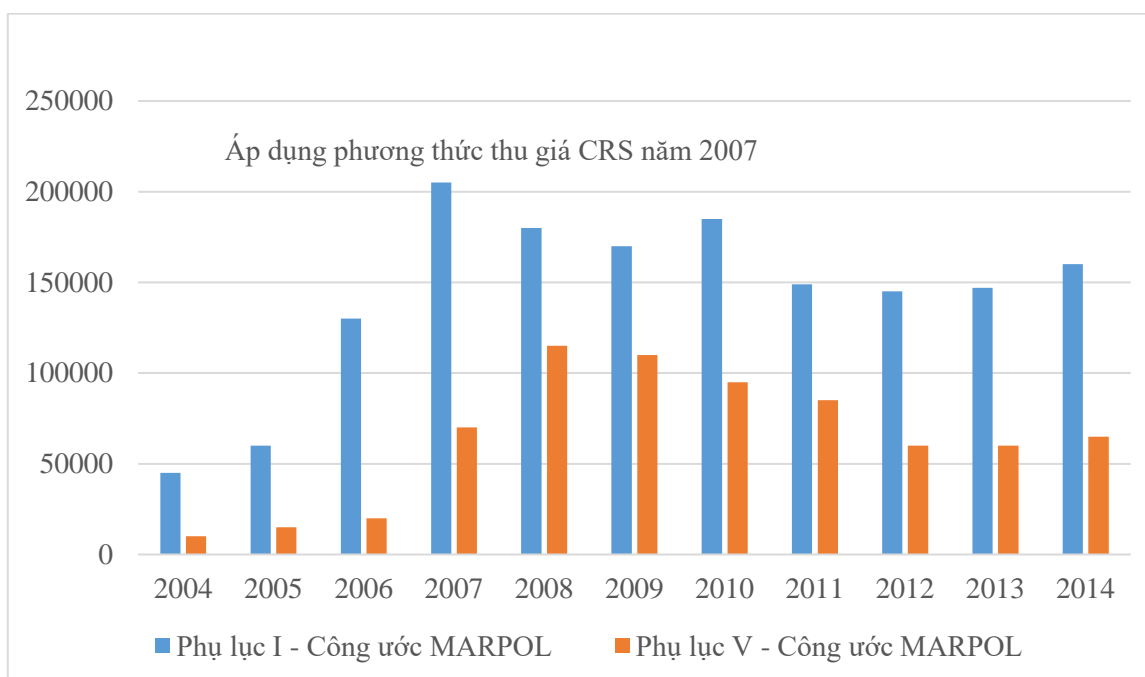
### 3.1.2. Thu giá dịch vụ thu gom xử lý chất thải từ tàu trên nguyên tắc hài hòa (CRS)

CRS là hệ thống thu giá dựa trên phương thức giá gián tiếp hoặc hỗn hợp. Hiện tại, tất cả các cảng của EU đang áp dụng CRS theo quy định bắt buộc tại Chỉ dẫn 2019/883 [8]. Kinh nghiệm thực tế cho thấy đây là công cụ vô cùng hữu hiệu cho bài toán chuyển chất thải từ tàu thuyền đến cảng và hạn chế xả thải bất hợp pháp, đóng góp cho môi trường hàng hải xanh, đại dương sạch của khu vực và thế giới. Theo chỉ thị của EU, chỉ bắt buộc áp dụng CRS đối với chất thải sinh hoạt thuộc phạm vi Phụ lục V - Công ước MARPOL,

nhưng hiện tại rất nhiều cảng đã áp dụng giá gián tiếp cho tất cả các loại chất thải khác từ tàu (gồm nước lẫn dầu theo Phụ lục I - Công ước MARPOL, chất thải lỏng độc hại Phụ lục II - Công ước MARPOL và nước bẩn Phụ lục IV - Công ước MARPOL). Kết quả ghi nhận, trong 15 năm trở lại đây kể từ khi áp dụng diện rộng, lượng chất thải chuyển từ tàu đến cảng để xử lý tăng nhanh, nghĩa là việc xả thải bất hợp pháp đã được giảm thiểu. Kết quả áp dụng mô hình này tại Bỉ và Hy Lạp cho thấy hàng năm càng nhiều tàu thuyền bơm, xả, bàn giao chất thải được minh họa tại hình 1 và hình 2:



**Hình 1.** Khối lượng chất thải từ tàu (m<sup>3</sup>) tại cảng Antwerp, Ghent và Zeebrugge (thuộc Bỉ) [5].



**Hình 2.** Khối lượng chất thải từ tàu (m<sup>3</sup>) tại cảng Piraeus (thuộc Hy Lạp) [9].

Kinh nghiệm cũng chỉ ra rằng, trong chuỗi hoạt động này, cảng đóng vai trò trung tâm thu giá và hoàn trả cho các đơn vị thu gom. Các tàu đều đồng thuận đóng góp tiền do mức thu rất nhỏ và thể hiện được trách nhiệm của họ đối với cộng đồng, qua đó đảm bảo được quá trình thu minh bạch và công bằng.

### 3.2. Xây dựng hệ thống thu giá và xác định mức thu

#### 3.2.1. Nguyên lý tính giá

- Nguyên lý 1: Chủ nguồn thải (tàu thuyền) là bên chi trả các chi phí liên quan đến thu gom, xử lý chất thải (nghĩa là mọi chi phí từ khâu thu gom đến khâu xử lý cuối cùng chất thải đó);

- Nguyên lý 2: “Thu giá gián tiếp”. Cơ bản mọi tàu thuyền khi đến cảng đều trả một khoản tiền nhất định căn cứ theo tổng dung tích của tàu (GT), kể cả không chuyển chất thải để thu gom, xử lý;

- Nguyên lý 3: Một số loại tàu thuyền hoặc một số trường hợp có thể xem xét không áp dụng nguyên lý giá gián tiếp, chỉ thực hiện nộp giá trực tiếp như quy định hiện hành. Giá trực tiếp là giá trả cho từng lần thu gom xử lý, căn cứ theo khối lượng chất thải của từng lần. Các tàu thuyền loại nhỏ, tàu lai, tàu cá: Áp dụng thu giá 01 lần trong năm theo một mức nhất định và bố trí cơ chế tự phục vụ hoặc hỗ trợ thu gom. Tại cảng có khu vực bố trí các thùng chất thải chỉ cho các đối tượng tàu thuyền có lượng chất thải phát sinh không nhiều. Các tàu thuyền tự phân loại và chuyển chất thải lên các thùng (không kiểm soát khối lượng và số lần, không làm thủ tục khai báo). Cảng và đơn vị thu gom sẽ thu gom định kỳ hoặc khi các thiết bị lưu giữ chất thải đầy. Đối với tàu khách (thường có lượng chất thải nhiều): Trả giá trực tiếp dựa trên khối lượng cho từng lần thu gom; hoặc dựa trên thỏa thuận hàng năm với hãng tàu theo dự kiến số lượng và số lần thanh thải;

- Nguyên lý 4: Cảng sẽ kiểm soát luồng phí thu và chi. Cảng thu phí từ tàu (hoặc thông qua đại lý). Cảng trả phí cho bên thu gom theo hợp

đồng. Giá mà cảng thu sẽ bao gồm cả chi phí cho bên thu gom, các chi phí quản lý, an toàn, an ninh, hạ tầng, dịch vụ phụ trợ... liên quan đến hoạt động thu gom, vận chuyển, lưu giữ chất thải trong phạm vi cảng được giao.

#### 3.2.2. Xây dựng hệ thống thu giá và xác định mức thu

##### 3.2.2.1. Giá gián tiếp

Khi đến cảng, các tàu thuyền (trừ một số trường hợp có quy định riêng như nêu trong các nguyên lý trên) phải hoàn tất phí thu gom xử lý chất thải gián tiếp dựa trên GT, không phụ thuộc lần đến cảng đó có chuyển chất thải đến hay không. Khi đã đóng phí, tàu có thể chuyển chất thải đến đơn vị thu gom theo hai phương án:

- Phương án không giới hạn số lượng chuyển đến, áp dụng với một số chất thải phổ biến: Nước lẫn cặn dầu từ khu vực buồng máy (không phải là từ hầm hàng tàu chở dầu) theo Phụ lục I Công ước MARPOL; Chất thải sinh hoạt theo Phụ lục V - Công ước MARPOL; Nước bẩn theo Phụ lục IV - Công ước MARPOL.

- Phương án có giới hạn số lượng chất thải chuyển đến, ví dụ được minh họa tại bảng 2.

##### 3.2.2.2. Giá bổ sung trực tiếp

Nếu tàu muốn thanh thải số lượng lớn hơn giới hạn, giá thu trực tiếp bổ sung sẽ áp dụng trong từng trường hợp cụ thể.

##### 3.2.2.3. Giá đặc thù trực tiếp

Nếu tàu muốn thanh thải loại chất thải khác với ba loại phổ biến ở trên (nước lẫn dầu từ két hàng, nước la canh lẫn dầu, cặn hàng, hóa chất, chất thải nguy hại...), đơn giá thanh thải (sau khi đã thỏa thuận với đơn vị thu gom xử lý) được thu trực tiếp cho từng trường hợp cụ thể.

##### 3.2.2.4. Xác định mức giá

Việc xác định mức giá theo phương thức thu trực tiếp hoặc gián tiếp cần căn cứ trên tổng chi phí liên quan đến hoạt động thu gom, xử lý chất thải của cảng và đơn vị thu gom (chi phí quản lý, hành chính, an toàn, an ninh, hạ tầng, năng lượng,

nhân công, phòng ngừa ô nhiễm...) và doanh thu của hoạt động này (căn cứ trên phân tích, tính toán cụ thể từng năm), sau đó phân bổ trên tổng dung tích tàu đến cảng. Mức giá có thể xem xét điều chỉnh hàng năm, sau khi cảng thỏa thuận với các bên liên quan (đơn vị thu gom, hãng tàu...).

### 3.2.2.5. Đầu mối thu

Cảng là đầu mối thu các khoản giá gián tiếp, giá trực tiếp bổ sung và giá trực tiếp đặc thù như đã nêu trên. Sau đó, cảng sẽ thanh toán lại cho

đơn vị thu gom xử lý theo thỏa thuận, hợp đồng giữa hai bên.

### 3.2.3. Bảng phân tích kinh tế và tính toán mức giá gián tiếp cho phương án thu mới

Giá dịch vụ được xây dựng trên nguyên tắc hài hòa giữa cung và cầu. Yêu cầu và kỳ vọng của các bên liên quan về xây dựng hệ thống giá dịch vụ thu gom xử lý chất thải từ tàu được liệt kê tại bảng 5.

**Bảng 5.** Yêu cầu trong phương thức thu gom.

Đơn vị	Yêu cầu chung
Hãng tàu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Giá cần ở mức chấp nhận và các hãng tàu nhìn chung không phản đối việc thu giá dịch vụ chất thải vì cam kết và trách nhiệm góp phần làm cho đại dương xanh, sạch và vận tải biển bền vững.</li> <li>• Hệ thống thu giá, các thủ tục và cách thu phải đơn giản, thuận tiện, nhanh chóng và minh bạch (chẳng hạn trả một giá cho tất cả các loại chất thải và không giới hạn số lần, khối lượng thu gom).</li> <li>• Không tạo ra động cơ kinh tế khiến thuyền bộ xả chất thải xuống biển (do mức giá quá cao) hoặc chuyển giao chất thải trái phép (để thu lợi nhuận từ các chất thải có giá trị tái chế cao). Qua đó nâng cao ý thức thuyền bộ, hình ảnh và uy tín của công ty, hạn chế bị xử phạt.</li> </ul>
Đơn vị thu gom và xử lý chất thải	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Giá thu phải đủ đảm bảo bù đắp mọi chi phí liên quan và một phần lợi nhuận hợp lý để tái đầu tư và phát triển. Các chi phí cần được xem xét để xác định mức giá khi giao kết hợp đồng dịch vụ.</li> <li>• Hệ thống thu giá, các thủ tục và cách thu phải đơn giản, thuận tiện, minh bạch và mức giá cạnh tranh.</li> <li>• Mức giá cần được xem xét cập nhật định kỳ theo thực tế (ví dụ hàng năm thực hiện đàm phán cập nhật giá thu).</li> <li>• Mức giá cần tạo động lực để đảm bảo loại cũng như lượng (nguồn) chất thải chuyển đến để thu gom sẵn có và ổn định để duy trì hoạt động thu gom.</li> <li>• Trong khi tính giá thu gom xử lý chất thải theo hợp đồng, cần cân nhắc bổ sung một khoản chi phí nhất định để đảm bảo dịch vụ mà đơn vị thu gom cung cấp luôn sẵn sàng (thường trực 24/7, bù đắp khi có thay đổi bất ngờ trong lịch trình của tàu hay hoạt động của cảng hoặc bất cứ tình huống nào khác khi đã điều động phương tiện nhưng không thể thu gom).</li> </ul>
Doanh nghiệp cảng	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hệ thống thu giá phải đơn giản, thuận lợi và hỗ trợ cho quá trình kiểm soát, giám sát hoạt động thu gom chất thải tại cảng.</li> <li>• Hệ thống thu giá góp phần nâng cao hình ảnh, uy tín của cảng, thể hiện cam kết cảng biển xanh, cạnh tranh và phát triển bền vững.</li> <li>• Cấu trúc mức giá phải đủ để bù đắp các chi phí liên quan như chi trả theo hợp đồng cho đơn vị thu gom, các chi phí hành chính, quản lý, an ninh, hạ tầng, chi phí hoạt động (điện, nước...) và một phần lợi nhuận để tái đầu tư (hoặc không có tùy theo cam kết của cảng) và cập nhật tài liệu sổ tay quản lý chất thải từ tàu.</li> </ul>

Trên cơ sở tính toán, sẽ có được giá dịch vụ thu gom chất thải theo từng nhóm dung tích tàu. Cũng cần lưu ý, khung giá giữa giá sàn và giá trần phải phù hợp với điều kiện thực tế của từng cơ sở cảng (trường hợp cơ sở cảng không có năng lực thu gom, xử lý; cơ sở cảng không có năng lực xử lý; cơ sở cảng không có năng lực thu gom, lưu trữ chất thải).

#### 4. Kết luận, kiến nghị

Đánh giá kết quả nội luật hóa các quy định của công ước quốc tế là trách nhiệm của chính quyền quốc gia thành viên đặc biệt quan trọng trong bối cảnh Việt Nam hiện đang tiến tới tham gia Hội đồng IMO - Nhóm C. Bên cạnh đó, việc ban hành các chính sách phù hợp về phương thức và giá thành thu gom, xử lý chất thải góp phần quan trọng trong việc điều chỉnh hành vi, nâng cao nhận thức của các bên liên quan góp phần bảo vệ môi trường, phát triển kinh tế bền vững.

Để ban hành chính sách giá dịch vụ thuận lợi cho các hoạt động thu gom, xử lý chất thải từ tàu thuyền, việc nghiên cứu, áp dụng mô hình, bài học kinh nghiệm của các quốc gia khác là vô cùng quan trọng. Tuy nhiên giá thành cần được sự thống nhất từ các bên liên quan, cũng như hạn chế việc để Việt Nam trở thành cơ sở xử lý rác thải của thế giới, trong khi điều kiện về năng lực hiện tại chưa đảm bảo. Tại giai đoạn thí điểm, cần tập trung vào ưu tiên giảm giá đối với đối tượng tàu thuyền Việt Nam hoạt động nội địa, đặc biệt trong bối cảnh dịch bệnh Covid-19 còn diễn biến phức tạp. Giá dịch vụ được xây dựng trên nguyên tắc hài hòa giữa cung và cầu một cách minh bạch (theo hình thức niêm yết, công khai) sẽ khuyến khích được hoạt động bàn giao bom, xả chất thải từ tàu thuyền lên cảng theo đúng quy định pháp luật, cũng như đảm bảo nguồn chất thải phù hợp để phục vụ tái chế và áp dụng kinh tế tuần hoàn.

#### Lời cảm ơn

Nhóm tác giả trân trọng cảm ơn Cơ quan Hợp tác kỹ thuật Quốc tế Pháp - Expertise France, Cục

Hàng hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh và Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã hỗ trợ thông tin, tài liệu phục vụ công tác khảo sát, đánh giá.

#### Tài liệu tham khảo

- [1] Tổ chức Hàng hải Quốc tế; “Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển”. 2021. Link: <http://www.marpoltraining.com/MMSKOREA/N/MARPOL/intro/index.htm>. Ngày truy cập: 27/12/2021.
- [2] Tổ chức Hàng hải Quốc tế; “Hướng dẫn cho người cung cấp và người sử dụng cơ sở tiếp nhận chất thải”. 2014. Link: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/MEPC.1-Circ.834-Rev.1.pdf>. Ngày truy cập: 27/12/2021.
- [3] P. Huyền, A. Dũng; “99% rác thải tại Thụy Điển được tái chế như thế nào?”. 2018. Link: <https://vtv.vn/the-gioi/99-rac-thai-tai-thuy-dien-duoc-tai-che-nhu-the-nao-20180321095557551.htm>. Ngày truy cập: 27/12/2021.
- [4] Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh; “Văn bản số 1142/CVHHTPHCM-PCHH v/v báo cáo quản lý thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền năm 2021”. Ngày ban hành và có hiệu lực: 06/12/2021.
- [5] Peter V. den dries; “Waste management practices in Belgian seaports”, IMO Regional Workshop on marine litter for the East Asian Sea Region; 5-8 December 2016, Jeju-do (Republic of Korea).
- [6] Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh; “Văn bản số 186/CVHHTPHCM-PCHH v/v danh sách đơn vị thực hiện và bảng giá dịch vụ thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền (lần bảy)”. Ngày ban hành và có hiệu lực: 17/3/2022.
- [7] Thủ tướng Chính phủ; “Quyết định số 1579/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”. Ngày ban hành và có hiệu lực: 22/9/2021.
- [8] EUR-Lex; “Directive (EU) 2019/883”. 2019. Link: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>. Ngày truy cập: 27/12/2021.

- [9] Peter V. den dries; “Incentive based fee systems for ship’s waste in EU ports”, IMO Regional Workshop on marine litter for the East Asian Sea Region; 5-8 December 2016, Jeju-do (Republic of Korea).

**Ngày nhận bài: 18/02/2022**

**Ngày chuyển phản biện: 23/02/2022**

**Ngày hoàn thành sửa bài: 16/03/2022**

**Ngày chấp nhận đăng: 22/03/2022**