|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM**––––––––––– | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**–––––––––––––––––––––––­­­­­– |
|  |

**ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG**

**QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN THÔNG TƯ SỐ 54/2018/TT-BGTVT NGÀY 14/11/2018 CỦA BỘ GTVT BAN HÀNH BIỂU KHUNG GIÁ DỊCH VỤ HOA TIÊU, DỊCH VỤ CẦU BẾN, PHAO NEO, DỊCH VỤ BỐC DỠ CONTAINER, DỊCH VỤ LAI DẮT TẠI CẢNG BIỂN**

Căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 và Nghị định số 34/2016/NĐ-VP ngày 14 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật ban hành quy phạm pháp luật;

Thực hiện văn bản số 2497/QĐ-BGTVT ngày 30/12/2019 của Bộ Giao thông vận tải Quyết định ban hành Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2020, căn cứ vào văn bản số 3146/BGTVT-VT ngày 03/4/2020 phê duyệt đề cương Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT;

Cục Hàng hải Việt Nam báo cáo Bộ Giao thông vận tải báo cáo đánh giá tác động của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT làm cơ sở xây dựng *Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam, như sau:*

**I. Xác định vấn đề bất cập tổng quan**

***1. Bối cảnh xây dựng Thông tư***

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT được Bộ Giao thông vận tải ban hành có hiệu lực kể từ ngày 01/01/2019, thay thế Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 12/12/2016 của Bộ Giao thông vận tải *ban hành khung giá dịch vụ bốc dỡ container, dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam* (Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT) và Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2016 của Bộ Giao thông vận tải *ban hành khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo tại cảng biển Việt Nam* (Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT*)*.

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT trên cơ sở kế thừa các quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT và Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT, giữ nguyên những nội dung đã phù hợp theo các quy định của pháp luật về giá và điều tiết của thị trường, đồng thời tiếp thu và sửa đổi một số nội dung vướng mắc. Do vậy, sau khi được ban hành, về cơ bản Thông tư đã tạo thuận lợi cho doanh nghiệp thực hiện, mức khung giá được xây dựng trên cơ sở mức giá thực tế tại khu vực, bảo đảm bình ổn về giá, và tạo được sự đồng thuận giữa doanh nghiệp cung cấp dịch vụ và người sử dụng dịch vụ. Đặc biệt, đối với một số khu vực trước đây có hiện tượng cạnh tranh không lành mạnh, giảm giá dưới mức giá thành, hoặc độc quyền tăng giá, thì đến nay mức giá đã đưa về mặt bằng ổn định, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ.

Tuy nhiên, trong thời gian áp dụng vẫn còn một số nội dung cần bổ sung sửa đổi để tạo thuận lợi hơn cho hoạt động của doanh nghiệp và phù hợp với thực tế như sau:

(1) Bổ sung một số nội dung chưa được quy định: Khung giá dịch vụ đối với tàu khách du lịch tại cầu cảng chuyên dụng;

 (2) Điều chỉnh biểu khung giá đối với một số dịch vụ cho phù hợp với thực tiễn do yếu tố hình thành giá thay đổi và một số nội dung khác như: Đối tượng tính giá, khung giá dịch vụ hoa tiêu, khung giá dịch vụ bốc dỡ container, kê khai niêm yết giá dịch vụ lai dắt.

***2. Mục tiêu xây dựng Thông tư***

Thông tư ban hành cần đạt được những mục tiêu cụ thể như sau:

 **-** Thông tư ban hành bảo đảm phù hợp, thống nhất với các quy định của Luật ban hành văn bản năm 2015 và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.

 **-** Nhà nước thực hiện quản lý giá dịch vụ tại cảng biển theo cơ chế thị trường; tôn trọng quyền tự định giá, cạnh tranh về giá của tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh theo quy định của pháp luật. Nhà nước thực hiện điều tiết giá theo quy định để bình ổn giá; bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh, người tiêu dùng.

 - Bảo đảm công khai, minh bạch giá dịch vụ; phù hợp với các cam kết quốc tế mà Việt Nam tham gia, hài hoà lợi ích giữa các doanh nghiệp kinh doanh cảng biển, hãng tàu và nhà nước.

 **-** Bảo đảm trách nhiệm của cơ quan nhà nước trong việc quản lý, giám sát tình hình thực hiện các biện pháp bình ổn giá, trong đó có việc quản lý chất lượng, giá cước dịch vụ; đảm bảo trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc chấp hành nghiêm chỉnh các biện pháp bình ổn giá của Nhà nước.

 **-** Kế thừa các quy định đã phù hợp theo các quy định của pháp luật về giá và điều tiết của thị trường, tiếp thu và sửa đổi một số nội dung vướng mắc.

**II. Đánh giá tác động của chính sách**

1. ***Xác định vấn đề bất cập***

- Bổ sung một số nội dung chưa được quy định: Khung giá dịch vụ đối với tàu khách du lịch tại cầu cảng khách chuyên dụng;

- Điều chỉnh biểu khung giá đối với một số dịch vụ cho phù hợp với thực tiễn do yếu tố hình thành giá thay đổi và một số nội dung khác như: Đối tượng tính giá, khung giá dịch vụ hoa tiêu, khung giá dịch vụ bốc dỡ container, kê khai niêm yết giá dịch vụ lai dắt.

***2. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

- Xây dựng Khung giá hành khách trên tàu khách du lịch quốc tế hoạt động tại các cảng biển ở Việt Nam thông qua cầu cảng, bến, phao neo tại cảng biển chuyên dụng khai thác dịch vụ đón tàu khách du lịch trên cơ sở mức giá đề xuất của doanh nghiệp, được tính toán trên cơ sở chi phí giá thành dịch vụ và so sánh với mức giá của các nước trong khu vực.

- Sửa đổi, bổ sung một số nội dung chưa phù hợp, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong quá trình thực hiện.

- Tạo thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân, sản xuất kinh doanh cung cấp các dịch vụ này được tự định giá, điều chỉnh giá hàng hóa, dịch vụ do mình sản xuất, kinh doanh phù hợp với biến động của yếu tố hình thành giá.

***3. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan***

- Đối tượng chịu tác động trực tiếp của chính sách là tổ chức cá nhân trong nước và nước ngoài cung cấp và sử dụng dịch vụ tại cảng biển gồm: dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ tàu lai dắt tại cảng biển Việt Nam.

- Đối tượng chịu tác động gián tiếp: Đối với cơ quan quản lý nhà nước: các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải và cơ quan quản lý nhà nước về giá, doanh nghiệp chủ hàng, doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển không tàu, doanh nghiệp dịch vụ logistics...

***4. Kiến nghị giải pháp lựa chọn*** (trong đó có xác định thẩm quyền ban hành chính sách để giải quyết vấn đề).

Ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sửa dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển, theo đó bổ sung khung giá đối với dịch vụ cầu, bến, phao neo đối với cảng khách chuyên dụng và sửa đổi, bổ sung một số điều cho phù hợp, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động.

**III. Đánh giá quá trình thực hiện Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT**

1. **Đối tượng tính giá dịch vụ**

Quy định tại khoản 4 Điều 3, tàu thuyền vào, rời cảng tránh trú bão không thuộc đối tượng tính giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải và giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo. Thực tế doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cho tàu vào tránh trú bão vẫn phải phát sinh chi phí khi thực hiện dẫn tàu vào khu vực tránh trú bão nhưng lại không thu được giá dịch vụ. Khi vào mùa bão tàu thuyền vào, ra hoạt động tránh bão với số lượng rất lớn, doanh nghiệp phải tăng chi phí hoạt động nhưng lại không được thu từ dịch vụ này, làm ảnh hưởng đến hoạt động của doanh nghiệp.

Dự thảo Thông tư đề xuất điều chỉnh đối với tàu thuyền vào tránh trú bão tính 50% khung giá dịch vụ.

**2. Khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải**

***a) Khung giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu thuyền hoạt động nội địa***

*(1) Giá dịch vụ hoa tiêu nội địa***:** Đa số các Công ty Hoa tiêu hàng hải đều có ý kiến về giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải cung cấp cho tàu vận tải nội địa rất thấp không đủ bù đắp chi phí cho một tuyến dẫn tàu, trong khi chi phí đưa đón hoa tiêu, chi phí thuê phương tiện cho hoa tiêu đã vượt quá doanh thu. Do vậy, đối với công ty có nhiều tàu nội hoạt động, hoa tiêu làm việc rất vất vả do lượng tàu nội địa ra vào hoạt động nhiều nhưng thu nhập lại thấp hơn nhiều so với các khu vực khác, cụ thể như Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực V, VIII, IX.

Tuy nhiên, trong thời gian hiện nay, do ảnh hưởng của dịch bệnh tác động đến ngành hàng hải, các hãng tàu gặp rất nhiều khó khăn, đặc biệt là hãng tàu nội địa, việc điều chỉnh tăng giá tác động trực tiếp đến hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển. Để hỗ trợ cho doanh nghiệp vận tải nội địa vượt qua khó khăn, trong thời gian vừa qua Cục HHVN đã làm việc với Hiệp hội Hoa tiêu, các Công ty Hoa tiêu, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam về việc chia sẻ khó khăn cho doanh nghiệp vận tải biển nội địa. Theo đó các Công ty Hoa tiêu và công ty cung ứng dịch vụ lai dắt đã đồng ý điều chỉnh giảm giá đối với tàu Việt Nam hoạt động nội địa về mức giá dịch vụ tối thiểu quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT trong thời gian phòng, chống dịch bệnh.

Để ổn định giá dịch vụ hàng hải hỗ trợ cho doanh nghiệp, đặc biệt doanh nghiệp vận tải nội địa, Cục HHVN kiến nghị tạm thời chưa xem xét điều chỉnh tăng giá dịch vụ hoa tiêu nội địa trong giai đoạn này, mà chỉ xem xét sửa đổi một số nội dung chưa phù hợp để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động.

*(2) Tuyến dẫn tàu Quan Chánh Bố (Nhà máy Nhiệt điện Duyên Hải)*: tuyến vận tải này đã được đưa vào khai thác từ năm 2017, Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT và Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã quy định khung giá cho tuyến này tuy nhiên mức giá chưa phù hợp với chi phí hoạt động và tình hình địa lý khu vực. Do vậy, với mức giá đưa ra, công ty phải bù lỗ rất nhiều khi, càng gây khó khăn cho doanh nghiệp.

 *(3) Tuyến dẫn tàu tại khu vực cảng Vân Phong:* Trong Thông tư quy định tuyến Vân Phong chưa thống nhất giữa khung giá nội địa và khung giá quốc tế, cụ thể trong khung quốc tế đã được đưa vào tuyến đặc thù với các tuyến như Cửa Lò, Nghi Sơn, Vũng Áng. Nhưng trong khung nội địa thì tuyến Vân Phong lại không được đưa vào cùng nhóm đặc thù với các tuyến trên. Do vậy, doanh nghiệp đề xuất điều chỉnh tuyến Vân Phong trong khung nội địa vào nhóm đặc thù để thống nhất với khung quốc tế.

*(4) Khung giá quy định đối với tàu thuyền chuyên dùng phục vụ dầu khí hoạt động tại các cảng dầu khí ngoài khơi:* Theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVTmức giá dịch vụ đối với cảng dầu khí ngoài khơitính theo khung giá tàu hoạt động nội địa (quy định tại khoản 2 Điều 3), với mức giá này chưa phản ánh thực tế chi phí giá thành dịch vụ,do việc cung cấp dịch vụtại giàn khoan dầu khí ngoài khơi phát sinh chi phí cao hơn so với dịch vụ tại cảng trong đất liền (như chi phí đưa đón hoa tiêu ra giàn khoan, chi phí thuêp hương tiện...). Với mức khung giá hiện nay Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực IX không đủ chi phí cho một tuyến dẫn tàu. Công ty kiến nghị điều chỉnh nội dung tính giá theo khung giá đối với tàu hoạt động quốc tế như quy định tại Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT, do mức giá này đã được Công ty áp dụng nhiều năm và được các hãng tàu chấp nhận.

*(5) Khoản 2 Điều 8 Quy định một số trường hợp cụ thể:* Tại nội dung này, một số trường hợp cụ thể không quy định cách tính giá như khung quốc tế: *khi hoa tiêu đã lên tàu mà tàu thuyền không tự vận hành được; Tàu thuyền yêu cầu hoa tiêu đột xuất*... (nội dung này có quy định trong Khung giá hoa tiêu quốc tế). Điều này gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc thỏa thuận mức giá với khách hàng và không thống nhất cách tính giữa khung giá cho tàu hoạt động nội địa và khung giá cho tàu hoạt động quốc tế.

***b) Khung giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu thuyền hoạt động quốc tế***

Khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải quốc tế tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT được giữ nguyên như Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT (cũng trên cơ sở mức lệ phí của Thông tư số 01/2016/TT-BTC). Mức giá này đã được các Công ty Hoa tiêu áp dụng trong thời gian nhiều năm, bảo đảm ổn định thị trường về giá. Tuy nhiên, theo ý kiến của Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải thì giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu hoạt động quốc tế của Việt Nam cao rất nhiều so với các nước trong khu vực. Giá hoa tiêu được tính dựa trên tổng dung tích của tàu (GT) và chiều dài luồng, với đặc điểm địa lý Việt Nam với chiều dài luồng khá dài nên giá cho một lượt dẫn tàu là rất cao. Mặc dù giá dịch vụ bốc dỡ container của Việt Nam thấp hơn các nước trong khu vực, nhưng tổng chi phí cho tàu vào cảng thường cao hơn, do phí bảo đảm an toàn hàng hải, chi phí hoa tiêu lớn. Do vậy, để tăng tính cạnh tranh cho cảng biển Việt Nam, Hiệp hội đề xuất giảm giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải đối với tàu thuyền hoạt động tuyến quốc tế tương đương với mức giá của các nước trong khu vực*.* Tuy nhiên, mức giá hoa tiêu hàng hải đã được quy định trong nhiều năm và đã được hãng tàu chấp nhận, do vậy để ổn định thị trường, Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị giữ nguyên khung giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu hoạt động quốc tế.

Ngoài ra, còn một số nội dung khác doanh nghiệp kiến nghị sửa đổi, bổ sung như sau:

*a) Giải thích từ ngữ tại điểm 7, khoản 1 và khoản 2 Điều 9*: quy định cách viết: *Dưới 10 hải lý…; Từ 10 hải lý đến 30 hải lý* gây khó cho doanh nghiệp trong việc xác định mức dưới 10 hải lý, có doanh nghiệp lấy mốc 9 hải lý, có doanh nghiệp lấy mốc 9,9 hải lý, tạo ra sự không thống nhất cách tính tại các khu vực. Do vậy, đề xuất sửa đổi cách *viết Đến 10 hải lý ….; Trên 10 hải lý đến 30 hải lý…*để thuận lợi trong cách áp dụng.

*- Tại khoản 3 Điều 9.* Quy định một số trường hợp cụ thể không có nội dung cách tính giá trong trường hợp *Hoa tiêu lên tàu mà người yêu cầu hoa tiêu hủy bỏ hoa tiêu* (nội dung này có quy định trong khung giá hoa tiêu nội địa). Điều này gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc thỏa thuận mức giá với khách hàng và không thống nhất cách tính giữa khung giá cho tàu hoạt động nội địa và khung giá cho tàu hoạt động quốc tế.

**2. Khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo**

***2.1Khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo:*** Hầu hết mức khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo đều giữ nguyên như Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT (ngoại trừ khung giá cho tàu khách và khách du lịch quốc tế). Hầu hết các doanh nghiệp cảng biển đều có ý kiến là mức giá này quá thấp, đã quy định cách đây hơn 10 năm đến nay không còn phù hợp, trong khi chi phí đầu tư cầu bến, cơ sở hạ tầng, trang thiết bị liên tục tăng lên. Tuy nhiên, trong thời gian hiện nay, do ảnh hưởng của dịch bệnh tác động đến ngành hàng hải, các hãng tàu gặp rất nhiều khó khăn, đặc biệt là hãng tàu nội địa, việc điều chỉnh tăng giá trong thời gian này tác động trực tiếp đến hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển. Cục HHVN kiến nghị giữ nguyên khung giá dịch vụ cầu bến phao neo.

- Đối với khung giá dịch vụ thông qua đối với hàng hóa: Một số doanh nghiệp cảng biển kiến nghị không quy định khung giá thông qua đối với hàng hóa, do hầu hết các cảng biển đều không thực hiện thu giá dịch vụ này, mà tính gộp vào giá bốc dỡ hàng hóa. Đồng thời, cảng không nhận được sự đồng thuận của hãng tàu nếu thu thêm giá dịch vụ này.

***2.2Khung giá dịch vụ sử dụng, cầu, bến, phao neo đối với tàu khách và khách du lịch quốc tế:*** Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã điều chỉnh tăng mức khung giá đối với tàu khách và khách du lịch như sau: Đối với khách du lịch: giá tối thiểu 2,5 USD/người/lượt, giá tối đa 3,5 USD/người/lượt; Đối với tàu khách được tính 100% GT như tàu hàng, thay vì chỉ tính 50% GT như Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT.

Sau 01 năm điều chỉnh mức giá, số lượt tàu và hành khách du lịch quốc tế thông qua cảng biển Việt Nam như sau: năm 2018 (thời điểm giá chưa điều chỉnh) có 1.867 lượt tàu và 1.089.597 lượt hành khách; năm 2019 (sau khi điều chỉnh giá) có 1.684 lượt tàu và 1.132.103 lượt hành khách. Như vậy, trong năm 2019 số lượt tàu đến cảng giảm nhưng lượt hành khách tăng lên 42.506 lượt, do một số công ty du lịch đã sử dụng tàu có dung tích lớn hơn. Nguồn doanh thu cầu, bến, phao neo sau khi điều chỉnh khung giá: doanh thu giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo đối với tàu khách tăng gấp đôi (do được tính bằng 100% GT, thay vì 50% GT như trước) và thu từ khách du lịch tăng lên 1.698.000 USD so với khi chưa điều chỉnh khung giá.

Hầu hết các khu vực cảng biển thực hiện đón khách du lịch (như cảng Đà Nẵng, Chân Mây, Nha Trang...) đều kết hợp dùng chung cầu cảng với tàu hàng mà chưa có cầu cảng khách chuyên dụng, nên ảnh hưởng đến an toàn an ninh của khách du lịch. Việc điều chỉnh giá giúp cho doanh nghiệp tăng nguồn vốn để tái đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ tàu khách và khách du lịch quốc tế. Theo đánh giá của Tổng cục Thống kê, việc điều chỉnh giá dịch vụ cũng không ảnh hưởng đến chỉ số tiêu dùng tại Việt Nam (CPI), do giá dịch vụ cảng thu trực tiếp từ hãng tàu nước ngoài và khách du lịch nước ngoài.

Mức giá quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã mang lại hiệu quả tích cực cho doanh nghiệp, để ổn định mức giá dịch vụ, Cục HHVN kiến nghị giữ nguyên khung giá dịch vụ sử dụng, cầu, bến, phao neo đối với tàu khách và khách du lịch quốc tế.

***2.3 Khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo đối với tàu khách và khách du lịch tại cảng chuyên dụng tàu khách:***

Theo quy định tại khoản 3 Điều 23 Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT “*trường hợp các cầu, bến cảng được đầu tư xây dựng mới chuyên dùng để khai thác tàu khách quốc tế (không kết hợp khai thác hàng hóa), doanh nghiệp khai thác cảng biển đề xuất mức giá dịch vụ báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định sửa đổi, bổ sung Thông tư”.* Hiện nay, cảng chuyên dùng phục vụ tàu khách của Công ty TNHH Quản lý Cảng khách quốc tế Hạ Long đã được đưa vào khai thác năm 2019, nhưng trong Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT chưa quy định khung giá đối với dịch vụ này. Do vậy, việc bổ sung khung giá đối với tàu khách tại cảng chuyên dụng tàu khách là cần thiết. Mức khung giá đối với dịch vụ này được đề xuất dựa trên cơ sở tính toán giữ đề xuất của doanh nghiệp cảng, mức giá thành dịch vụ và so sánh với mức giá của một số nước trong khu vực.

**3. Giá dịch vụ bốc dỡ container**

***3.1Khung giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực I***

***a) Khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa:*** Trong nhiều năm gần đây, tình hình vận tải biển nội địa gặp rất nhiều khó khăn, nguồn hàng khan hiếm, giá cước vận tải xuống thấp, chiều từ Tp.HCM - HP: giá từ 2-3 triệu/cont20’; Chiều từ HP - TP HCM: giá cước khoảng 3,5 triệu/cont20’.Mức giá này đã duy trì trong nhiều năm và chưa có dấu hiệu phục hồi. Hầu hết các hãng tàu nội địa đều hoạt độngcầm chừng hoặc thua lỗ.

Sau khi ban hành Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT, với mức giá tối thiểu cao hơn khoảng 25% so với mức giá thực tế doanh nghiệp cảng đang ký hợp đồng với khách hàng. Để chia sẻ chi phí với hãng tàu, các doanh nghiệp cảng biển đồng thuận kiến nghị Bộ Giao thông vận tải giảm giá dịch vụ tại khu vực I bằng giá thực tế doanh nghiệp đang áp dụng.

 Để tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp vận tải biển nội địa, Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã điều chỉnh giảm 25% giá dịch vụ tối thiểu, sau 01 năm thực hiện kết quả kinh doanh đạt được như sau: sản lượng hàng hóa container nội địa năm 2018 đạt1.090.469 TEUS, năm 2019 đạt 1.159.654 TEUS, như vậy sau khi điều chỉnh giá, chủ tàu container nội địađã tiết kiệm khoản chi phí khoảng 63 tỷ đồng.Mức giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã mang lại tác động tích cực đối với doanh nghiệp vận tải biển nội địa.

 Đối với kiến nghị đề xuất tăng giá dịch vụ container nội địa: Trong thời gian hiện nay, do ảnh hưởng của dịch bệnh tác động đến ngành hàng hải, các hãng tàu gặp rất nhiều khó khăn, đặc biệt là hãng tàu nội địa, việc điều chỉnh tăng giá trong thời gian này tác động trực tiếp đến hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển nội địa. Cục HHVN kiến nghị Bộ GTVT chưa điều chỉnh tăng giá dịch vụ tối thiểu bốc dỡ container nội địa trong giai đoạn này.

***b) Khung giá dịch vụ bốc dỡ container xuất khẩu, nhập khẩu khu vực I (không bao gồm khu vực cảng Lạch Huyện)***

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã điều chỉnh tăng giá tối thiểu khu vực I lên 10% so với mức giá quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT (từ 30 USD/cont20’ lên 33 USD/cont20’), việc điều chỉnh tăng giá đã nhận được sự đồng thuận doanh nghiệp cảng biển và các hãng tàu cũng đều chấp nhận ký hợp đồng ở mức giá mới.

Kết quả đạt được sau 01 năm điều chỉnh tăng giá lên 10%, như sau: Năm 2018 (chưa điều chỉnh giá) lượng hàng container xuất nhập khẩu thông qua cảng đạt 3.952.444 TEUS; năm 2019 (sau khi đã điều chỉnh giá) sản lượng thông qua là 3.908.557 TEUS, trong đó cảng Lạch Huyện đạt 418.571 TEUS. Như vậy, về sản lượng thông qua cảng năm 2019 khu vực 1 giảm 1,2% so với năm 2018, nhưng doanh thu các cảng khu vực I tăng lên khoảng 240 tỷ đồng so với mức giá khi chưa điều chỉnh. Nguồn doanh thu này giúp các cảng bổ sung vào nguồn vốn để tái đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ.

Tuy vậy, mức giá khu vực I (kể cả sau khi đã điều chỉnh) vẫn đang thấp nhất cả nước, bằng 72% khu vực II, 80% khu vực III, và chỉ bằng 30-60% giá của các nước trong khu vực (Thái Lan 59 USD/cont20’, 91 USD/cont40’, Campuchia 65 USD/cont20’, 99 USD/cont40’, Singapore 111 USD/cont20’, 159 USD/cont40’). Trong khi đó, các hãng tàu nước ngoài đang thu giá THC đối với chủ hàng xuất nhập khẩu trong nước là 100-120 USD/cont 20’ và 150 USD/cont 40’ và trả cho cảng với mức giá chỉ bằng khoảng 30%.

Do vậy, doanh nghiệp cảng khu vực I kiến nghị tiếp tục điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ container đối với hàng hóa xuất nhập khẩu khu vực I lên 10% để tiệm cận dần với các khu vực trong nước, đồng thời để tạo nguồn doanh thu cho doanh nghiệp tái đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ.

***- Khung giá dịch vụ bốc dỡ container xuất khẩu, nhập khẩu khu vực cảng Lạch Huyện***

Giá dịch vụ bốc dỡ container tại khu vực Lạch Huyện quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã điều chỉnh tăng 52 USD/cont20’, 77 USD/cont40’, có hiệu lực kể từ ngày 01/01/2020, tăng 13% so với năm 2019. Mức giá chênh lệch giữa khu vực Lạch Huyện và khu vực Hải Phòng hiện nay là 19 USD/cont 20’ và 27 USD/cont 40’.

Cảng Lạch Huyện mới được đưa vào khai thác, sản lượng container thông qua cảng biển cảng Lạch Huyện năm 2018 đạt 64.000 TUES; năm 2019 là 418.571 TEUS, đạt 40% công suất thiết kế cảng. Do mức giá khu vực Lạch Huyện mới được điều chỉnh tăng từ đầu năm 2020, nên việc điều chỉnh tăng trong thời gian này năm 2021chưa phù hợp, đặc biệt trong giai đoạn dịch bệnh ảnh hưởng đến hoạt động hàng hải.

***3.2 Khung giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực II***

***a ) Khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa***

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã điều chỉnh giảm giátối thiểu khu vực II bằng mức giá tối thiểu khu vực I, III. Tuy nhiên, hầu hết các doanh nghiệp cảng khu vực II không điều chỉnh giảm giá dịch vụ, vẫn tiếp tục áp dụng mức bằng với mức giá trước khi điều chỉnh Thông tư. Do vậy, việc điều chỉnh giảm giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa khu vực II không tác động đến việc điều chỉnh giá của doanh nghiệp cảng và các hãng tàu nội địa gần như không được hưởng lợi từ chính sách giảm giá này.

***b) Khung giá dịch vụ bốc dỡ container quốc tế***

Mức giá dịch vụ đối với hàng hóa xuất nhập khẩu khu vực II, được giữ nguyên như Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT. Các doanh nghiệp cảng biển áp dụng mức giá bằng mức giá tối thiểu quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, mức giá này đã được doanh nghiệp áp dụng trong nhiều nămbảo đảm bình ổn về giá tại khu vực.

***3.3 Khung giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực III***

***- Khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa***

 Mức giá dịch vụ bốc dỡ nội địa khu vực III quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT được giữ nguyên như mức giá quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT (bằng khu vực I và khu vực II). Tuy nhiên, các doanh nghiệp cảng biển khu vực III cho rằng mức giá quá thấp, đề nghị điều chỉnh tăng mức giá tối thiểu. Tuy nhiên, trong thời gian hiện nay, do ảnh hưởng của dịch bệnh tác động đến ngành hàng hải, các hãng tàu gặp rất nhiều khó khăn, đặc biệt là hãng tàu nội địa, việc điều chỉnh tăng giá trong thời gian này tác động trực tiếp đến hoạt động của doanh nghiệp vạn tải biển nội địa.

***- Khung giá dịch vụ bốc dỡ container quốc tế*** *(không bao gồm khu vực bến cảng Cái Mép - Thị Vải và khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long)*

- Khung giá bốc dỡ container đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu khu vực III theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT được giữ nguyên như Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT. Mức giá này được doanh nghiệp áp dụng trong nhiều năm và đã được hãng tàu chấp nhận, tạo sự bình ổn về giá tại khu vực.

***- Khung giá khu vực bến cảng Đồng bằng Sông Cửu Long***

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT tách riêng khung giá khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long và áp dụng khung giá bằng 50% khung giá khu vực III. Khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long hiện có 3 cảng biển có công năng xếp dỡ hàng tổng hợp và container, hiện tại chỉ tiếp nhận tàu hoạt động nội địa. Trong đó, có cảng Tân Cảng Cái Cui có tàu container chạy trực tiếp từ Hải Phòng vào xếp dỡ tại cảng với tần suất 01 tuần/chuyến, hai cảng còn lại là xếp dỡ sà lan trung chuyển từ các cảng từ khu vực TP. Hồ Chí Minh.

Đến nay, khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long chưa có tuyến vận tải hàng hóa container xuất nhập khẩu, việc điều chỉnhgiảm giá bốc dỡ để khuyến khích hãng tàu mở tuyến container xuất nhập khẩu, sẽ tạo cơ hội thúc đẩy phát triển kinh tế vùng Đồng bằng Sông Cửu Long, giảm áp lực hàng hóa vào các cảng khu vực TP. Hồ Chí Minh, rút ngắn được thời gian và chi phí vận tải (do không phải chuyển tải hàng về khu vực cảng biển TP Hồ Chí Minh).

Tuy nhiên, trong thời gian vừa qua, tuyến luồng vào cảng bị bồi lắng, chưa được nạo vét kịp thời nên tàu nước ngoài đã không đưa tàu vào cảng theo dự kiến, thậm chí tàu vận tải nội địa cũng gặp khó khăn khi ra, vào hoạt động tại cảng. Do vậy, việc điều chỉnh giá chưa mang lại tác động tích cực trong việc khuyến khích hãng tàu do vướng mắc về tuyến luồng nêu trên.

***- Khung giá khu vực bến cảng Cái Mép - Thị Vải***

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT điều chỉnh tăng 12% mức giá dịch vụ tối thiểu so với Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT (từ 46 USD/cont20’ lên 52 USD/cont20’). Theo đó, các doanh nghiệp cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải đã điều chỉnh mức giá dịch vụ tại cảng bằng mức giá tối thiểu của khung giá (tăng 12% so với năm 2018) và đã được hãng tàu chấp nhận.

Kết quả đạt được sau 01 năm điều chỉnh giá: Năm 2018 (chưa điều chỉnh giá) sản lượng hàng container xuất nhập khẩu thông qua cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải đạt 5.353.488 TEUS; năm 2019 (sau khi đã điều chỉnh giá) sản lượng thông qua đạt 6.299.221 TEUS. Như vậy, việc điều chỉnh khung giá dịch vụ tối thiểu tại khu vực bến cảng Cái Mép - Thị Vải vẫn mang lại kết quả tích cực đối với doanh nghiệp cảng biển, sản lượng vận tải vẫn duy trì tốc độ tăng ấn tượnglà 17% so với năm 2018, doanh thu các cảng thu được tăng lên khoảng 850 tỷ đồng so với mức giá khi chưa điều chỉnh. Nguồn doanh thu này giúp các cảng bổ sung vào nguồn vốn để tái đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Theo ý kiến của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam và một số doanh nghiệp cảng biển có ý kiến mức giá tại khu vực Cái Mép – Thị Vải vẫn còn rất thấp, chỉ bằng 45-80% so với các nước trong khu vực (Campuchia 65 USD/cont20’, Philiphine 98 USD/cont20’, Singapore 115 USD/cont20’), đề xuất tiếp tục điều chỉnh khung giá khu vực Cái Mép - Thị Vải tăng lên 10% để tiệm cận với mức giá của các nước trong khu vực, đồng thời các cảng tăng nguồn doanh thu để tái đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Theo ý kiến của Hiệp hội doanh nghiệp Châu Âu, tình hình dịch bệnh Covid-19 tác động mạnh mẽ đến ngành hàng hải, do vậy doanh nghiệp kiến nghị không điều chỉnh tăng giá dịch vụ giai đoạn năm 2020-2021 để hỗ trợ hãng tàu duy trì hoạt động kinh doanh trong giai đoạn khó khăn này.

Trên cơ sở kiến nghị của các cơ quan đơn vị liên quan, Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị, việc điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực Cái Mép - Thị Vải là cần thiết, hỗ trợ cho doanh nghiệp tăng nguồn tài chính để tái đầu tư cơ sở hạ tầng,nâng cao chất lượng dịch vụ. Tuy nhiên, do thời gian dịch bệnh tác động mạnh mẽ đến ngành hàng hải, đề xuất điều chỉnh tăng giá dịch vụ tối thiểu khu vực Cái Mép - Thị Vải theo lộ trình, áp dụng từ ngày 01/01/2022.

**3.4 Giá tác nghiệp giữa Tàu (sà lan) - Bãi cảng và Tàu - Sà lan(ô tô)**

Thông số 54/2018/TT-BGTVT đã điều chỉnh tăng giá dịch vụ của tác nghiệp Tàu (sà lan) - Ô tô (shipside) bằng 80% so với mức giá của tác nghiệp Tàu (sà lan) - Bãi cảng (CY). Tuy nhiên với mức chênh lệch này nhiều hãng tàu vẫn đưa hàng ra bãi ngoài cảng, gây ra sự ùn tắc giao thông khu vực sau cảng.

Hiện nay, tất cả các cảng container quốc tế trên thế giới đã không sử dụng dịch vụ shipside, kể cả các cảng khu vực II và khu vực III. Dịch vụ shipside trước đây chỉ tồn tại ở một số cảng khu vực Hải Phòng không đủ bãi nên phải đưa một phần hàng hóa tập kết ở bãi ngoài. Việc quy định khung giá tác nghiệp này với mức giá quá thấp là tạo điều kiện cho hãng tàu ép cảng lựa chọn dịch vụ shipside, làm kìm hãm sự phát triển của cảng container quốc tế.

Các doanh nghiệp cảng bị giảm doanh thu do nguồn hàng bị đẩy ra bãi ngoài, dẫn đến ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh và khả năng thu hồi vốn tái đầu tư cơ sở hạ tầng. Đồng thời, gây lãng phí tài nguyên là các bãi cảng đã được đầu tư xây dựng, trong khi các bãi ngoài tự phát phát triển, ảnh hưởng đến môi trường dân sinh và an toàn giao thông.

Doanh nghiệp cảng biển khu vực I đề nghị tiếp tục điều chỉnh tăng mức giá tác nghiệp Shipside để giảm khoảng cách giữa hai mức giá bốc dỡ CY và Shipside tối đa 10% và tiến tới cân bằng mức giá của 2 tác nghiệp bốc dỡ này nhằm đảm bảo hiệu quả kinh doanh khai thác cảng.

**4. Khung giá dịch vụ tàu lai dắt**

Giá dịch vụ tàu lai dắt bắt đầu được xây dựng từ Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT và có hiệu lực kể từ ngày 01/7/2017, trong thời gian thực hiện khung giá, các công ty lai dắt đã điều chỉnh và niêm yết giá theo hình thức mới (tính theo thời gian dẫn tàu). Để ổn định mức giá đã được thực hiện tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT, Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT giữ nguyên mức khung giá như Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT, chỉ điều chỉnh, bổ sung một số nội dung như cách tính thời gian lai dắt, nguyên tắc điều động tàu lai; thời gian tính giá tàu lai phải có xác nhận của thuyền trưởng hoặc hoa tiêu dẫn tàu, điều này tạo ra sự thuận lợi và minh bạch trong quá trình áp dụng.

Tuy nhiên, tại khu vực cảng biển Thanh Hóa, một số công ty lai dắt do tính chất độc quyền đã nâng thời gian lai dắt cao hơn thời gian lai dắt thực tế, dẫn đến giá dịch vụ lai dắt khu vực Thanh Hóa cao hơn khoảng 5-6 lần so với các khu vực khác. Sau khi Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT quy định cụ thể cách tính thời gian lai dắt, hầu hết các công ty lai dắt đã điều chỉnh cách tính giá theo thời gian lai dắt thực tế, riêng Công ty CP đầu tư Khoáng sản Đại Dương vẫn chưa chấp hành đúng quy định.Do tính độc quyền, nên Công ty Đại Dương đã ép thuyền trưởng ký xác nhận thời gian lai dắt cao hơn thời gian thực tế để nâng giá dịch vụ. Trong thời gian đó Cảng vụ Hàng hải Thanh Hóa đã phối hợp với cơ quan chức năng tại địa phương tích cực kiểm tra, giám sát, đến nay tình trạng nâng giá của Công ty Đại Dương đã giảm đáng kể nhưng vẫn chưa giải quyết triệt để tình trạng nâng giá.

Ngoài ra, trong quá trình áp dụng, một số doanh nghiệp lai dắt vẫn chưa thống nhất việc kê khai, niêm yết giá theo giờ hoặctheo lượt. Đồng thời, tại Nội quy cảng biển quy định công suất tàu lai tối thiểu mà không giới hạn công suất tối đa cho từng loại tàu, do vậy một số công ty đã bố trí tàu lai lớn hơn công suất cần thiết và tính với giá cao, gây thiệt hại cho chủ tàu.

**IV. Quá trình soạn thảo Thông tư và tổ chức lấy ý kiến**

1. Tiến hành rà soát các văn bản pháp luật liên quan đến lĩnhvực quản lý giá như: Luật Giá năm 2012; Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Giá; Thông tư số 25/2014/TT-BTC ngày 17/02/2014 của Bộ Tài chính quy định phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan, tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động; bảo đảm sự cạnh tranh lành mạnh, là tiền đề cho sự phát triển bền vững hoạt động kinh doanh dịch vụ tại cảng biển.

2. Tổ chức lấy ý kiến đóng góp của các đơn vị liên quan; tổng hợp ý kiến chỉnh sửa dự thảo Thông tư, cụ thể:

- Phối hợp với các cơ quan chuyên môn, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại cảng biển đánh giá việc thực hiện Thông tư 54/2018/TT-BGTVT: Tổ chức Hội nghị tuyên truyền phổ biến và làm việc trực tiếp với các doanh nghiệp để đánh giáviệc triển khai thực hiện Thông tư 54/2018/TT-BGTVTvào các ngày 02/7/2019 tại miền Bắc, ngày 19/7/2019 tại miền Trung và ngày 02/8/2019 tại miền Namtổng hợp các ý kiến kiến nghị của doanh nghiệp về các nội dung còn tồn tại bất cập, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong quá trình thực hiện.

- Phối hợp với các cơ quan của Bộ Giao thông vận tải (Vụ Vận tải) và Bộ Tài chính (Cục Quản lý giá) làm việc trực tiếp với các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bốc dỡ container cảng biển để khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long về giá dịch vụ bốc dỡ container đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập tái xuất khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long; làm việc trực tiếp với doanh nghiệp cung cấp Hoa tiêu hàng hải khu vực V, VII, VIII, XI, Xí nghiệp Hoa tiêu Vũng Tàu về đề xuất sửa đổi, bổ sung của các Công ty liên quan đến khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải.

- Thực hiện rà soát đánh giá theo quyết định số 365/QĐ-BGVT ngày 12/3/2020 của Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện Chỉ thị số 11/CT-TTg ngày 4/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp cấp bách tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh, bảo đảm an sinh xã hội ứng phó với dịch Covid-19 và văn bản số 136/TB-BGTVT ngày 15/4/2020 của Bộ Giao thông vận tải Thông báo kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Văn Công tại cuộc họp về giá dịch vụ cảng biển và phí hàng hải

- Văn bản số 1170/CHHVN-VTDVHH ngày 06/4/2020 của Cục Hàng hải Việt Nam về chuẩn bị nội dung sửa đổi Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT để gửi các cơ quan, Hiệp hội, doanh nghiệp để rà soát ý kiến đề xuất sửa đổi Thông tư.

**IV. Giám sát và đánh giá**

1. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

2. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải, Cục Quản lý giá - Bộ Tài chính chịu trách nhiệm quản lý, kê khai, niêm yết giá dịch vụ theo quy định tại hiện Thông tư này và tại các văn bản liên quan khác về giá.