|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM**­­­­­­­­­­­­­­Số: 3085/CHHVN-VTDVHHV/v hoàn thiện dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT.  | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà Nội, ngày 27 tháng 8 năm 2020* |

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện Quyết định số 2497/QĐ-BGTVT ngày 30/12/2019 của Bộ Giao thông vận tải về Quyết định ban hành chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2020, theo đó 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 trưởng Bộ Giao thông vận tải về 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 Việt Nam;

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thứ trưởng Nguyễn Văn Công tại Hội nghị về việc nắm bắt và giải quyết khó khăn, vướng mắc của doanh nghiệp thuộc lĩnh vực hàng hải và khung giá dịch vụ tại cảng biển vào ngày 04/8/2020 (các doanh nghiệp khu vực phía Bắc) và ngày 07/8/2020 (các doanh nghiệp tại khu vực phía Nam) và kiến nghị của các cơ quan, hiệp hội, doanh nghiệp liên quan;

Trên cơ sở văn bản số 8224/BGTVT-VT ngày 20/8/2020 của Bộ Giao thông vận tải; tiếp theo văn bản số 2915/CHHVN-VTDVHH ngày 14/8/2020, Cục Hàng hải Việt Nam tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải một số nội dung dự kiến điều chỉnh trong dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, như sau:

**I. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG THÔNG TƯ**

Trong quá trình xây dựng Dự thảo Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, Cục Hàng hải Việt Nam đã phối hợp với các cơ quan, hiệp hội, doanh nghiệp liên quan thực hiện một số nội dung, như sau:

- Ngày 06/4/2020, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản số 1170/CHHVN-VTDVHH gửi các cơ quan, hiệp hội, doanh nghiệp liên quan để tập hợp, rà soát kiến nghị chuẩn bị nội dung xây dựng Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT;

- Phối hợp với Vụ Vận tải - Bộ Giao thông vận tải và Cục Quản lý giá - Bộ Tài chính làm việc trực tiếp với các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển về giá dịch vụ bốc dỡ container đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập tái xuất; làm việc trực tiếp với doanh nghiệp 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;

Ngày 08/5/2020, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản số 1600/CHHVN-VTDVHH gửi Cục Quản lý giá - Bộ Tài chỉnh, cơ quan, Hiệp hội, doanh nghiệp liên quan góp ý kiến cho dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT;

Ngày 30/6/2020, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản gửi các doanh nghiệp cảng biển, vận tải biển, hoa tiêu, lai dắt về việc xây dựng cơ cấu giá thành dịch vụ tại cảng biển theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT.

Ngày 29/7/2020, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản gửi các cơ quan doanh nghiệp rà soát, đánh giá khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo làm cơ sở sửa đổi khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo trong dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT;

- Cục Hàng hải Việt Nam đã tham dự 03 cuộc họp do Vụ Vận tải chủ trì, cùng Cục Quản lý giá, Bộ Tài chính và cơ quan, tổ chức liên quan để rà soát các nội dung Dự thảo Thông tư;

- Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản số 1912/CHHVN - VTDVHH ngày 03/6/2020 và văn bản số 2097/CHHVN-VTDVHH ngày 17/6/2020 gửi Tổng Cục Thống kê và tổ chức làm việc với Tổng cục Thống kê để đánh giá việc điều chỉnh giá dịch vụ tác động đến chỉ số tiêu dùng (CPI). Ngày 17/6/2020 Tổng Cục Thống kê có văn bản số 815/TCTK-TKG đánh giá tác động Chỉ số giá tiêu dùng đối với khung giá trong Thông tư sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT;

- Ngày 26/6/2020, Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải chủ trì cuộc họp với các cơ quan, hiệp hội, doanh nghiệp liên quan để lấy ý kiến góp ý cho dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT;

- Ngày 04/8/2020, Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải chủ trì tổ chức Hội nghị về việc nắm bắt và giải quyết khó khăn, vướng mắc của doanh nghiệp thuộc lĩnh vực hàng hải và lấy ý kiến góp ý cho dự thảo Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT tại khu vực phía Bắc và ngày 07/8/2020 tại khu vực phía Nam;

- Cục Hàng hải Việt Nam đã trình Bộ Giao thông vận tải Dự thảo Thông tư tại các văn bản: Văn bản số 1764/TTr-CHHVN ngày 22/5/2020 (trình Dự thảo lần 1), văn bản số 2229/CHHVN-VTDVHH ngày 25/6/2020 (trình Dự thảo lần 2), văn bản số 2302/CHHVN-VTDVHH ngày 30/6/2020 (trình Dự thảo lần 3), văn bản số 2675/CHHVN-VTDVHH ngày 29/7/2018 (trình Dự thảo lần 4), văn bản số 2915/CHHVN-VTDVHH ngày 14/8/2020 (trình Dự thảo lần 5).

**II. BỐ CỤC DỰ THẢO THÔNG TƯ**

Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT gồm 02 điều:

***Điều 1.******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.***

1. Sửa đổi, bổ sung khoản 4, Điều 3. Đối tượng tính giá dịch vụ.

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 8. Khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải đối với tàu thuyền hoạt động vận tải nội địa.

3. Sửa đổi, bổ sung Điều 9. Khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải đối với tàu thuyền hoạt động vận tải quốc tế.

4. Sửa đổi, bổ sung Điều 11. Khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo thuộc khu vực hàng hải đối với tàu thuyền neo buộc tại cầu, bến, phao neo hoạt động vận tải nội địa.

5. Sửa đổi, bổ sung Điều 12. 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.

6. Sửa đổi, bổ sung Điều 14. Khung giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực I.

7. Sửa đổi, bổ sung Điều 15. Khung giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực II.

8. Sửa đổi, bổ sung Điều 16. Khung giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực III.

9. Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 21. Cách tính giá dịch vụ lai dắt tàu thuyền.

10. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 23. Tổ chức thực hiện.

***Điều 2. Tổ chức thực hiện***

**III. NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA THÔNG TƯ**

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thứ trưởng Nguyễn Văn Công tại Hội nghị ngày 04/8/2020 (các doanh nghiệp khu vực phía Bắc), ngày 07/8/2020 (các doanh nghiệp khu vực phía Nam) và cuộc họp ngày 13/8/2020 tại Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam tổng hợp, báo cáo Bộ Giao thông vận tải một số nội dung dự kiến sửa đổi trong Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, như sau:

**1. Đối tượng tính giá**

Sửa đổi, bổ sung nội dung tại khoản 4 Điều 3: “*Tàu thuyền vào rời cảng tránh trú bão”* thuộc đối tượng tính giá dịch vụ, với mức giá được tính bằng 50% mức giá quy định tại Thông tư. Lý do: Trong quá trình doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cho tàu vào tránh trú bão vẫn phải phát sinh chi phí hoạt động và người lao động làm việc vất vả hơn nhưng lại không được thu giá dịch vụ. Theo thống kê năm 2018 có 9 cơn bão, năm 2019 có 10 cơn bão). Trước và sau mỗi cơn bão, Cảng vụ hàng hải và doanh nghiệp cảng biển thường yêu cầu hoa tiêu di dời các tàu đang neo đậu tại cầu cảng ra buộc tại phao neo để tránh ảnh hưởng va đập cầu cảng gây thiệt hại đến tài sản doanh nghiệp và tàu thuyền. Cụ thể tại khu vực TP.HCM, chỉ riêng tháng 12/2018, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực I đã dẫn hơn 30 lượt tàu để tránh trú bão ra khu vực phao neo và ngược lại, chi phí hoạt động và nhân công lớn nhưng không thu được một khoản doanh thu nào để bù đắp hoạt động cho doanh nghiệp.

Hiện nay, các doanh nghiệp hoạt động theo cơ chế giá, các chi phí phát sinh liên quan đến hoạt động cung cấp dịch vụ do doanh nghiệp tự chi và cân đối để đảm bảo thu đủ bù chi phí. Do vậy, giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo trong trường hợp này đề xuất tính bằng 50% mức giá doanh nghiệp niêm yết theo quy định tại khoản 4, khoản 5, Điều 3 của dự thảo Thông tư để bảo đảm hài hòa lợi ích giữa doanh nghiệp cung cấp và người sử dụng dịch vụ, đồng thời bù đắp phần nào chi phí hoạt động cho doanh nghiệp.

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

***2.1. Tuyến dẫn tàu tại khu vực Vân Phong, Ba Ngòi (thuộc Công ty Hoa tiêu khu vực VIII)***

*- Khoản 1 Điều 8: Điều chỉnh tuyến dẫn tàu tại khu vực Vân Phong, Ba Ngòi (tỉnh Khánh Hòa) tại số thứ tự 8 khoản 1 Điều 8 vào khung giá tại số thứ tự 3 khoản 1 Điều 8.*

Lý do: Trên cơ sở báo cáo và đề xuất kiến nghị của Hiệp hội hoa tiêu hàng hải, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực VIII: Tuyến Vân Phong, Ba Ngòi nằm ở khu vực miền Trung, xét về điều kiện địa lý, địa hình, khoảng cách từ trạm hoa tiêu đến vị trí dẫn tàu xa, chi phí thực hiện chuyến dẫn tàu tại tuyến Vân Phong, Ba Ngòi tương đương như tuyến Cửa Lò, Vũng Áng (khoảng cách từ trạm hoa tiêu đến vị trí dẫn tàu tuyến Vân Phong là 125 km đường bộ và 24 hải lý đường thủy, tuyến Ba Ngòi 80 km đường bộ và 20 hải lý đường thủy, do vậy chi phí đưa đón hoa tiêu cho một lượt dẫn tàu lớn), trong khi cự ly dẫn tàu ngắn (chỉ 6 hải lý) nên doanh thu của tuyến này rất thấp. Trên 50% lượt dẫn tàu trên tuyến này chỉ thu được mức giá 500.000 đồng/lượt (bằng mức thu tối thiểu), do vậy doanh thu không đủ bù đắp chi phí, doanh nghiệp càng làm càng lỗ.

- Đồng thời, từ năm 2017 đến nay, tại khu vực Vân Phong, Ba Ngòi, lượt tàu nội địa liên tục tăng, (tăng khoảng 15%/năm) do một số cảng mới đưa vào hoạt động, trong đó cảng Long Sơn có 100% tàu hoạt động nội địa. Trong thời gian tới một số cảng phía bắc Vân Phong tiếp tục đưa vào hoạt động, lượt tàu hoạt động nội địa tăng lên, trong khi tàu hoạt động quốc tế giảm. Với doanh thu thấp như hiện nay, doanh nghiệp càng khó khăn hơn khi khoản tiền bù lỗ cho tuyến này sẽ tăng lên theo tỉ lệ dẫn tàu.

Đồng thời, trong Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT quy định tuyến dẫn tàu Vân Phong trong khung giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế đã được quy định trong cùng một nhóm với các tuyến như Cửa Lò, Nghi Sơn, Vũng Áng. Nhưng trong khung nội địa thì tuyến Vân Phong lại không đưa vào nhóm đặc thù với các tuyến trên.

Hiệp hội Hoa tiêu hàng hải, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Miền Nam, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực VIII đề xuất điều chỉnh tuyến Vân Phong và Ba Ngòi trong khung nội địa vào cùng nhóm đặc thù với các tuyến Cửa Lò, Nghi Sơn, Vũng Áng, để thống nhất mức giá giữa các tuyến có đặc điểm tương tự nhau và phù hợp với cơ cấu giá thành.

*Kết quả sau khi điều chỉnh giá như sau:*

- Tuyến Vân Phong: Năm 2019 có 948 lượt tàu, doanh thu đạt 815 triệu/năm, giá dịch vụ bình quân cho 01 chuyến dẫn tàu là 860.000 đồng/lượt. Với mức giá đề xuất, mức thu cho 01 lượt dẫn tàu chênh lệch là 990.000 đồng/lượt, doanh thu tăng lên được 940 triệu/năm, tương ứng với khoản lỗ cho tuyến dịch vụ này giảm xuống 940 triệu/năm.

- Tuyến Ba Ngòi: Năm 2019 có 326 lượt tàu nội địa, doanh thu đạt 156 triệu/năm. Với mức giá điều chỉnh tuyến nội địa, mức thu cho 01 lượt dẫn tàu là chênh lệch 236.000 đồng/lượt, doanh thu tăng lên 86 triệu đồng/năm, tương ứng với khoản lỗ cho tuyến dịch vụ này giảm xuống 86 triệu đồng/năm;

Như vậy, với mức giá như đề xuất, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực VIII giảm được khoản lỗ cho các tuyến dịch vụ này khoảng 1,026 tỷ/năm (khoản lỗ được giảm từ 2,2 tỷ đồng xuống còn 1,17 tỷ đồng).

***2.2. Tuyến dẫn tàu Nhà máy Nhiệt điện Duyên Hải (thuộc Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực V)***

- Khoản 1 Điều 8: Điều chỉnh tuyến dẫn tàu tại khu vực Duyên Hải (tỉnh Trà Vinh) tại số thứ tự 8, khoản 1 Điều 8 vào khung giá tại số thứ tự 3, khoản 1 Điều 8.

Lý do: Trên cơ sở báo cáo và đề xuất kiến nghị của Hiệp hội hoa tiêu hàng hải, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực V: Tuyến vận tải Nhà máy Nhiệt điện Duyên Hải đã được đưa vào khai thác từ năm 2016, trong Thông tư số 01/2016/TT-BTC chưa quy định tuyến dịch vụ này, sau khi chuyển từ cơ chế phí sang cơ chế giá, tuyến Duyên Hải đã được bổ sung tại Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT. Tuy nhiên, trong thời gian bổ sung tuyến (năm 2017) mức giá đưa ra chưa phù hợp với chi phí thực tế và tình hình địa lý khu vực. Do vậy, công ty phải bù lỗ trong nhiều năm. Với sản lượng vận tải nội địa ngày càng tăng và dự kiến tiếp tục tăng trong thời gian tới do các NMNĐ mở rộng hoạt động, thì doanh thu tuyến khác không thể bù đắp được khoản lỗ của tuyến này.

Tuyến dẫn tàu Nhà máy nhiệt điện Duyên Hải với chiều dài dẫn tàu ngắn 06 hải lý, đơn giá thấp, kết quả kinh doanh như sau: Năm 2018, trên tuyến Nhà máy nhiệt điện Duyên Hải, Công ty đã thực hiện dẫn 1.965 lượt tàu (chiếm 38% tổng lượt dẫn tàu), thu được 2,03 tỷ đồng (chỉ chiếm 9% tổng doanh thu).Năm2019, trên tuyến Nhà máy nhiệt điện Duyên Hải Công ty đã thực hiện dẫn 3.027 lượt (chiếm 44% tổng lượt dẫn tàu), thu được 2,3 tỷ đồng (chiếm 8% tổng doanh thu), bình quân công ty phải bù lỗ khoảng 4,7 tỷ đồng/năm.

*Kết quả sau khi điều chỉnh giá*

 Với mức giá như đề xuất điều chỉnh, mức thu cho một lượt dẫn tàu tại tuyến NMNĐ Duyên Hải khoảng 1,7 triệu/lượt tàu, doanh thu tăng lên 1,5 tỷ/ năm, tương ứng khoản lỗ giảm xuống 1,5 tỷ/năm, (khoản lỗ được giảm từ 4,7 tỷ đồng xuống còn 3,2 tỷ đồng)

***2.3. Tuyến dẫn tàu của cảng dầu khí ngoài khơi, giàn khoan dầu khí (thuộc Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực IX)***

Khoản 1 điều 8: Gộp số thứ tự 1 và số thứ tự 5 tại khoản 1 Điều 8 và điều chỉnh khung giá hoa tiêu cho cảng dầu khí ngoài khơi.

Lý do: Trên cơ sở báo cáo và đề xuất kiến nghị của Hiệp hội hoa tiêu hàng hải, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực IX: Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực IX được giao 13 tuyến dẫn tàu đều nằm ở các cảng ngoài khơi rất xa đất liền, tuyến gần nhất là mỏ Bạch Hổ 62 hải lý, tuyến xa nhất là mỏ Trường Sơn 277 hải lý. Việc đưa đón hoa tiêu phải đi bằng máy bay hoặc ca nô. Hiện tại, công ty đang áp dụng khung giá tại số thứ tự 5 khoản 1 Điều 8 (đơn giá không tính theo hải lý) thì nguồn doanh thu rất thấp, không bù đắp được chi phí cho 01 chuyến dẫn tàu.

Trước thời điểm năm 2017 (thời điểm áp dụng cơ chế phí), Bộ Tài chính đã có văn bản hướng dẫn tàu thuyền ra, vào hoạt động tại các mỏ dầu khí ngoài khơi áp dụng theo giá dịch vụ hoa tiêu quốc tế. Tại thời điểm đó, sản lượng tàu vận tải nội địa vẫn chiếm tỷ lệ nhỏ. Trong thời gian gần đây, các Nhà máy lọc dầu tại Việt Nam được xây dựng và đưa vào khai thác với công suất ngày càng cao, sản lượng vận tải dầu thô từ các mỏ về NMLD trong đất liền tăng lên, tương ứng lượt tàu vận tải nội địa tăng lên. Đến nay, lượt dẫn tàu nội địa của Công ty chiếm 56% trên tổng lượt dẫn tàu. Với mức giá nội địa thấp như hiện tại thì doanh thu không đủ bù đắp chi phí hoạt động, doanh nghiệp càng làm càng lỗ.

Đồng thời, tại khoản 1 Điều 8 có hai khung giá quy định cho tuyến dẫn tàu tại cảng dầu khí ngoài khơi, với hai mức đơn giá khác nhau, đơn vị tính khác nhau (đồng/GT/HL và đồng/GT) gây khó khăn và doanh nghiệp trong việc áp dụng. Dự thảo Thông tư đề xuất gộp hai khung giá nêu trên để thống nhất một mức giá, đơn vị tính theo đồng/GT (như quy định tại khung giá tại tuyến quốc tế). Trên cơ sở cơ cấu giá thành dịch vụ cho 01 chuyến dẫn tàu, mức giá đề xuất: giá tối thiểu là 270 đồng/GT, giá tối đa là 300 đồng/GT.

***2.4. Một số nội dung khác***

- Sửa đổi điểm 7, khoản 1 và khoản 2 Điều 9 như sau: *Đến 10 hải lý ….; Trên 10 hải lý đến 30 hải lý…* Lý do: Việc quy định cách viết dưới 10 hải lý gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc xác định khoảng cách dẫn tàu, có doanh nghiệp lấy mốc 9 hải lý, có doanh nghiệp lấy mốc 9,9 hải lý, tạo ra sự không thống nhất trong cách tính giữa các khu vực.

- Sửa đổi, khoản 1 và khoản 2 Điều 9 như sau: Bổ sung cụm từ “*lũy tiến”* tại số thứ tự 7 khoản 1 và khoản 2cho thống nhất cách hiểu và thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc áp dụng. Lý do: Khung giá dịch vụ tính theo phương pháp *lũy tiến* đã được áp dụng trong nhiều năm qua (từ Thông tư số 01/2016/TT-BTC quy định phí, lệ phí và biểu thu phí lệ phí hàng hải), tuy nhiên trong Thông tư số 54/218/TT-BGTVT đã bỏ cụm từ *lũy tiến* tạo ra cách hiểu không thống nhất, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc áp dụng.

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

***3.1 Khung giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo đối với tàu thuyền hoạt động nội địa (Điều 11)***

*Giữ nguyên mức giá tối thiểu, điều chỉnh mức giá tối đa dịch vụ sử dụng cầu, bến đối với tàu thuyền hoạt động nội địa từ 15 đồng/GT/giờ lên 19 đồng/GT/giờ.*

Lý do: Trên cơ sở kiến nghị của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Công ty CP Cảng Sài Gòn, Công ty CP Cảng Hải Phòng và các doanh nghiệp cảng biển khác: Giá dịch vụ sử dụng cầu, bến đã được quy định cách đây hơn 12 năm (không tăng), từ Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính ban hành quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. Hiện nay, hệ thống cảng biển Việt Nam được đầu tư nâng cấp ngày càng hiện đại, một số cảng biển có chất lượng dịch vụ tương đương với các nước trong khu vực. Chi phí đầu tư xây dựng cảng rất lớn, chi phí thiết bị hạ tầng, bảo trì bão dưỡng, nhân công liên tục tăng lên để đáp ứng nhu cầu hàng hóa và chất lượng dịch vụ ngày càng cao theo nhu cầu thị trường. Tuy nhiên, mức giá thu được từ dịch vụ sử dụng cầu, bến cảng vẫn giữ nguyên, điều này khó khăn cho doanh nghiệp cảng biển trong việc tích lũy nguồn vốn để tái đầu tư cảng, nâng cao chất lượng dịch vụ.

Hiệp hội, doanh nghiệp cảng biển kiến nghị giữ nguyên mức giá tối thiểu, điều chỉnh mức giá tối đa từ 15 đồng/GT/giờ lên 19 đồng/GT/giờ nhằm tạo thuận lợi cho doanh nghiệp cảng biển linh hoạt trong việc quyết định mức giá cho phù hợp với chi phí đầu tư và chất lượng dịch vụ.

***3.2) Giảm khung giá dịch vụ sử dụng phao neo đối với tàu thuyền hoạt động nội địa và quốc tế (Điều 11, 12)***

*Điều chỉnh giảm giá tối thiểu, giữ nguyên giá tối đa dịch vụ sử dụng**phao neo (cả tàu thuyền hoạt động nội địa và hoạt động quốc tế).*

Lý do: Hiện nay, có nhiều phao neo được đầu tư và đưa vào khai thác, giúp cho tàu thuyền neo buộc chờ làm hàng được an toàn hoặc chuyển tải hàng hóa. Bến phao được đầu tư với chi phí thấp, chi phí bảo trì bảo dưỡng... cũng thấp hơn nhiều so với chi phí đầu tư cảng biển, nhưng mức giá dịch vụ tại bến phao quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT bằng 50-70% mức giá của cảng biển. Theo ý kiến của doanh nghiệp kinh doanh bến phao, hiện tại doanh nghiệp đang áp dụng mức giá tối thiểu theo Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT nhưng vẫn cao hơn rất nhiều so với chi phí đầu tư và giá thành dịch vụ. Mức giá cao cũng làm giảm lượng tàu, thuyền ra, vào bến phao, ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Do vậy, doanh nghiệp kinh doanh phao neo kiến nghị giảm mức giá tối thiểu dịch vụ tại phao neo từ 9,00 đồng/GT/giờ xuống 5,00 đồng/GT/giờ (đối với tàu hoạt động nội địa) và từ 0,0012 USD/GT/giờ xuống 0,0005 USD/GT/giờ (đối với tàu thuyền hoạt động quốc tế). Việc điều chỉnh này giúp doanh nghiệp kinh doanh bến phao linh hoạt trong việc quyết định mức giá cho phù hợp với giá thành dịch vụ, đồng thời để giảm giá dịch vụ hỗ trợ cho doanh nghiệp vận tải biển trong giai đoạn khó khăn hiện nay.

***3.2 Khung giá đối với hành khách tại cảng khách chuyên dụng***

*- Bổ sung Điều 12: Khung giá đối với hành khách thông qua tại cảng khách chuyên dụng.*

Lý do: Hiện nay, cảng chuyên dụng phục vụ tàu khách của Công ty TNHH Quản lý Cảng khách quốc tế Hạ Long đã được đầu tư và đưa vào khai thác từ năm 2019 nhưng trong Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT chưa quy định khung giá cho loại hình dịch vụ này.

Cảng khách quốc tế Hạ Long được đầu tư với quy mô lớn, có hệ thống dịch vụ tiện ích được đầu tư hiện đại (như khu nhà chờ, khu mua sắm…), tương đương với chất lượng cảng khách quốc tế của các nước trong khu vực. Trên cơ sở mức giá thực tế doanh nghiệp đang áp dụng là 3,5 USD/người/ lượt, so sánh với mức giá của các nước trong khu vực thì mức giá doanh nghiệp đang áp dụng thấp hơn (Thái Lan 6 USD/người/lượt, Singapore 8 USD/người/lượt). Để bảo đảm giá dịch vụ phù hợp với chi phí đầu tư và phù hợp với giá thị trường, Dự thảo Thông tư đề xuất: Giá tối thiểu 2,5 USD/người/lượt (bằng mức giá tối thiểu của cảng khách kết hợp làm hàng), Giá tối đa 7 USD/người/lượt. Với mức giá này sẽ tạo thuận lợi cho doanh nghiệp linh hoạt trong việc điều chỉnh giảm giá để khuyến khích phát triển du lịch, thu hút khách quốc tế quay trở lại Việt Nam sau thời gian dịch bệnh. Mức giá tối đa dựa trên cơ sở mức giá của các nước trong khu vực, bảo đảm hài hòa mức giá giữa Việt Nam và các nước.

*Kết quả trước và sau khi sửa đổi, bổ sung khung giá*

- Số lượng hành khách thông qua cầu, bến, tại cảng Quốc tế Hạ Long trong năm 2019 khoảng hơn 60.000 lượt, khoảng 50 chuyến tàu, với mức doanh thu là 3,5 USD/người/lượt, doanh thu đạt được 210.000 USD. Sau khi sửa đổi bổ sung khung giá, mức giá doanh nghiệp đang thu vẫn nằm trong khung giá, do vậy không bị tác động đến hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp và chi phí của khách du lịch.

***3.3. Khung giá sử dụng dịch vụ cầu, bến, phao neo đối với hàng hóa.***

*Không quy định giá dịch vụ thông qua đối với hàng hóa (nội dung II Điều 11 và II Điều 12). Lý do:*

- Đối với hàng hóa container: Trên thực tế hầu hết các cảng container đều không thu giá dịch vụ thông qua đối với hàng hóa container, mà chỉ thu giá dịch vụ sử dụng cầu bến đối với tàu thuyền và giá dịch vụ bốc dỡ container đối với hàng hóa;

- Đối với hàng hóa khác (ngoài hàng container): Một số doanh nghiệp cảng vẫn thu giá dịch vụ thông qua đối với hàng hóa, đồng thời thu thêm giá dịch vụ bốc dỡ hàng hóa đó. Tuy nhiên, trong Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT không điều chỉnh giá dịch vụ bốc dỡ đối với hàng hóa khác.

Để thuận lợi cho doanh nghiệp trong quá trình thỏa thuận giá dịch vụ với khách hàng, trên cơ sở kiến nghị của doanh nghiệp, Dự thảo Thông tư không quy định giá dịch vụ thông qua đối với hàng hóa. Điều này cũng phù hợp với quy định tại Điều 90 của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 *(Bộ Giao thông vận tải quyết định khung giá: giá dịch vụ bốc dỡ cotanier, giá dịch vụ hoa tiêu, giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, giá dịch vụ lai dắt).*

**4. Khung giá dịch vụ bốc dỡ container**

***4.1 Giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa khu vực I, II, III***

*Điều chỉnh tăng giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container nội địa khu vực I, II, III, thời gian áp dụng kể từ ngày 01/01/2022.*

Lý do: Trên cơ sở kiến nghị của cơ quan, doanh nghiệp (Hiệp hội cảng biển Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, và các doanh nghiệp cảng biển), giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT (260.000 đồng/cont 20’ và 439.000 đồng/cont 40’) rất thấp, thấp hơn chi phí giá thành dịch vụ và chỉ bằng 27% - 35% giá dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu, trong khi các chi phí đầu tư, chi phí hoạt động và chi phí tác nghiệp là như nhau, nhưng doanh nghiệp cảng chỉ thu được mức giá trung bình bằng 30% so với mức giá của container xuất nhập khẩu.

Hiệp hội và doanh nghiệp đề xuất điều chỉnh giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container nội địa để phù hợp với cơ cấu giá thành là cần thiết bảo đảm cho các doanh nghiệp cảng ổn định sản xuất kinh doanh, có nguồn tài chính để tái đầu tư cơ sở hạ tầng nâng cao chất lượng dịch vụ cảng container. Trên cơ sở cơ cấu giá thành dịch vụ, Hiệp hội và các doanh nghiệp cảng biển kiến nghị điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa, cụ thể từ 260.000 đồng/cont 20’ lên 300.000 đồng/container 20’ (mức tăng tương đương 12%.).

- Về thời gian áp dụng từ ngày 01/01/2022: Trên cơ sở ý kiến của Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, Chi hội vận tải container Việt nam, giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa theo quy định tại Thông tư số 54/218/TT-BBGTVT thấp hơn nhiều so với giá xuất nhập khẩu. Hiệp hội và các doanh nghiệp đồng thuận với mức giá điều chỉnh tăng 12%. Tuy nhiên, hiện nay hãng tàu nội địa đang rất khó khăn, việc điều chỉnh tăng giá ngay trong năm 2021 sẽ tác động trực tiếp đến hoạt động kinh doanh của hãng tàu nội địa. Do vậy, Hiệp hội, doanh nghiệp kiến nghị lộ trình áp dụng kể từ ngày 01/01/2022 để doanh nghiệp vận tải biển có thời gian ổn định sản xuất trong giai đoạn khó khăn này.

***4.2. Giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập tái xuất khu vực I, II, III, khu vực Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải***

4.2.1 Giá dịch vụ bốc dỡ container tại Việt Nam:

Theo báo cáo của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, Hiệp hội Đại lý và môi giới hàng hải và doanh nghiệp cảng biển (Tổng công ty Hàng hải VN, Công ty CP Cảng Hải Phòng, Công ty CP Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) và một số doanh nghiệp cảng) như sau:

- Giá cước bốc dỡ container hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập tái xuất (XNK) tại Việt Nam đang áp dụng thấp nhất trong khu vực, chỉ bằng 38-59% so với mức giá bình quân của các nước. Vào thời điểm năm 2008, giá dịch vụ bốc dỡ container của Việt Nam tại khu vực Hải Phòng là 48 USD/cont20’ và 60 USD/cont40’, khu vực TP. Hồ Chí Minh là 53 USD/cont20’ và 75 USD/cont40’. Đến nay, mức giá giảm xuống còn: tại khu vực Hải Phòng là 33 USD/cont20’ và 50 USD/cont40’, tại khu vực TP. HCM là 41 USD/cont20’ và 62 USD/cont40’.

*Bảng 1. Giá dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu của Việt Nam và các nước trong khu vực:*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Các nước** | **Giá cont 20’ hàng** | **Giá Cont 40’ hàng** | **So sánh với giá trung bình các nước** |
| **1** | **Việt Nam** |  |  |  |
|  | ***- Khu vực I*** | 33 | 50 | 38 % |
|  | ***- Khu vực II*** | 45 | 68 | 52 % |
|  | ***- Khu vực III*** | 41 | 62 | 47 % |
|  | ***- Lạch Huyện*** | 52 | 77 | 59 % |
|  | ***- Cái Mép - Thị Vải*** | 52 | 77 | 59 % |
| 2 | Thái Lan | 59 | 91 |  |
| 3 | Campuchia | 65 | 99 |  |
| 4 | Taiwan | 65 | 73 |  |
| 5 | Indonesia | 83 | 125 |  |
| 6 | Trung Quốc | 97 | 149 |  |
| 7 | Myanmar | 75 | 112 |  |
| 8 | Philippines | 98 | 137 |  |
| 9 | Singapore | 111 | 159 |  |
| 10 | Hongkong | 130 | 197 |  |

*(Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á)*

Nguyên nhân dẫn đến việc giảm giá dịch vụ là do trong thời gian qua, nhiều cảng quy mô nhỏ với giá trị đầu tư thấp được đưa vào khai thác đã đẩy mạnh lượng cung lên nhưng lượng hàng qua cảng chưa tăng tương xứng dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh. Các doanh nghiệp liên tục giảm giá dưới mức giá thành để thu hút khách hàng, ảnh hưởng đến hoạt động của doanh nghiệp cảng được đầu tư quy mô hiện đại, kéo theo sự tụt hậu về chất lượng cảng biển.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 có hiệu lực, tại Điều 90 quy định Bộ Giao thông vận tải đã ban hành khung giá dịch vụ bốc dỡ container, đã từng bước bình ổn giá dịch vụ bốc dỡ container, giúp doanh nghiệp cảng biển có nguồn tài chính để tái đầu tư xây dựng cảng, nâng cao chất lượng dịch vụ. Tuy nhiên, mức giá hiện tại vẫn còn thấp hơn nhiều so với các nước trong khu vực và chỉ chiếm tỷ lệ dưới 45% trong cấu thành giá THC.

4.2.2 Giá dịch vụ THC:

Giá THC *(Teminal handling charge)* là giá mà các hãng tàu nước ngoài thu đối với chủ hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam để chi trả các chi phí liên quan, trong đó có giá bốc dỡ container và một số chi phí khác. Theo tính toán của Hội đồng các Hiệp hội hàng hải Châu Âu và Nhật Bản (CENSA) và theo thông lệ quốc tế, giá dịch vụ bốc dỡ container chiếm khoảng 80% trong giá THC, nhưng tại Việt Nam giá dịch vụ bốc dỡ chỉ chiếm 27 - 45% giá THC.

Tại thời điểm năm 2007-2008, hãng tàu nước ngoái thu giá THC đối với chủ hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam với mức giá là 50-57 USD/cont20’ và 70-75 USD/cont40’, nhưng đến nay (năm 2020), giá THC tăng lên là 120 USD/cont20’ và 150-170 USD/cont40’.

Như vậy, sau 12 năm mức giá THC đã tăng lên gấp đôi (120 USD/cont20, 150-170 USD/cont40’) trong khi giá dịch vụ bốc dỡ container tại Việt Nam ngày càng giảm xuống. Do vậy, khoảng cách chênh lệch giữa giá THC và giá dịch vụ bốc dỡ ngày càng lớn.

*Bảng 2. So sánh tỷ lệ giá bốc dỡ container trong giá THC*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên nước** | **Hãng tàu thu giá THC** | **Giá bốc dỡ trả cho cảng** | **Tỷ lệ giá bốc dỡ trong giá THC** |
| **20’** | **40’** | **20’** | **40’** |
| 1 | Việt Nam | 120 | 170 | 33 - 52 | 50 - 77 | 27 – 45 % |
| 2 | Campuchia | 130 | 180 | 65 | 99 | 50 – 55 % |
| 3 | Indonesia | 95 | 145 | 83 | 125 | 86 – 88 % |
| 4 | Malaysia | 100 | 145 | 75 | 122 | 75 – 84 % |
| 5 | Philippines | 171 | 214 | 98 | 137 | 57 – 64 % |
| 6 | Singapore | 154 | 238 | 111 | 159 | 66 – 72 % |

*(Nguồn: Giá niêm yết trên trang Website của hãng tàu)*

Theo kết quả nêu trên, tại các nước khác, giá bốc dỡ container hầu hết bằng từ 50 - 88% giá THC, tuy nhiên tại Việt Nam, giá bốc dỡ container chỉ bằng 27 - 45% giá THC. Do vậy, việc điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ container là điều chỉnh lại giá bốc dỡ trong cơ cấu giá THC mà hãng tàu đã thu từ chủ hàng.

Ngoài ra, với đặc thù ngành hàng hải Việt Nam, hàng hóa xuất nhập khẩu phần lớn do hãng tàu nước ngoài đảm nhận (chiếm trên 90%), điển hình như tại khu cảng nước sâu lớn nhất Cái Mép - Thị Vải, 100% các tàu mẹ cập khu cảng này đều do các hãng tàu nước ngoài khai thác. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam thường sử dụng hình thức mua CIF, bán FOB (giao hàng đến cầu cảng Việt Nam) nên quyền thuê phương tiện và trả giá cước vận tải do đối tác nước ngoài đảm nhận, do vậy việc điều chỉnh giá bốc dỡ container không ảnh hưởng đến giá cước vận tải.

4.2.3 Đề xuất kiến nghị của cơ quan doanh nghiệp liên quan

Trong quá trình dự thảo Thông tư, Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt đã gửi văn bản và tổ chức họp lấy ý kiến các cơ quan đơn vị liên quan, cụ thể như sau:

- Ý kiến của Hiệp hội doanh nghiệp Châu Âu (EuroCham) và một số hãng tàu nước ngoài: Do ảnh hưởng của dịch bệnh, các hãng tàu gặp nhiều khó khăn, Hiệp hội và hãng tàu kiến nghị không điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ container trong năm 2021.

- Ý kiến của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, Hiệp hội Đại lý và môi giới hàng hải và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn và các doanh nghiệp cảng biển: Kiến nghị có lộ trình tăng giá dịch vụ bốc dỡ container để tiệm cận với các nước trong khu vực, tạo ra sự công bằng và hài hòa lợi ích giữa cảng biển và hãng tàu nước ngoài, đồng thời để tăng nguồn doanh thu cho doanh nghiệp cảng tái đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ cảng container quốc tế.

- Tác động đến chủ hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam: Theo báo cáo của Hiệp hội và doanh nghiệp, việc tăng giá dịch vụ bốc dỡ container cảng sẽ không ảnh hưởng đến doanh nghiệp xuất nhập khẩu của Việt Nam do giá dịch vụ bốc dỡ container cảng thu trực tiếp từ hãng tàu mà hãng tàu đã thu giá THC của chủ hàng với mức cao và trả cho doanh nghiệp cảng với mức thấp hơn nhiều (dưới 40%).

- Mức giá Hiệp hội, doanh nghiệp đề xuất điều chỉnh như sau:

*a) Khu vực I: Điều chỉnh giá dịch vụ tối thiểu bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập tái xuất khu vực I (không áp dụng đối với bến cảng quốc tế Lạch Huyện) theo lộ trình tăng 10% năm 2021, 10% năm 2022 và 10% năm 2023.*

Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT đã điều chỉnh tăng giá tối thiểu bốc dỡ container xuất nhập khẩu 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. Điều này giúp cho doanh nghiệp cảng biển tăng nguồn doanh thu để tái đầu tư cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ.

Tuy vậy, mức giá bốc dỡ container tại khu vực I (kể cả sau khi đã điều chỉnh) vẫn đang thấp nhất cả nước, bằng 72% khu vực II, bằng 80% khu vực III và chỉ bằng 38% giá trung bình của các nước trong khu vực *(chi tiết tại Bảng 1).* Việc tăng 10% giá khu vực I trong năm 2021 để tiệm cận dần với mức giá tại khu vực II và khu vực III, sau đó tiếp tục tăng 10% trong năm 2022 và 2023. Với mức giá sau khi điều chỉnh, đến năm 2023 mức giá là 44 USD/cont20’ và 61 USD/cont40’ (chưa bằng mức giá tại thời điểm năm 2008), bằng 48% giá bình quân của các nước trong khu vực và chiếm tỉ lệ từ 35 - 37% giá THC.

*b) Khu vực II: Điều chỉnh tăng giá dịch vụ tối thiểu bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập tái xuất khu vực II theo lộ trình tăng 10% năm 2022, 10% năm 2023.*

Giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực II được giữ nguyên từ trước năm 2017 đến nay, mức giá hiện nay tại khu vực II bằng 52% giá bình quân của các nước trong khu vực. Với mức giá sau khi điều chỉnh: Tại thời điểm năm 2023 mức giá là 55 USD/cont20’ và 83 USD/cont40’, bằng 60% mức giá bình quân trong khu vực và chiếm tỉ lệ từ 45 - 48% giá THC.

*c) Khu vực III: Điều chỉnh tăng giá dịch vụ tối thiểu bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập tái xuất khu vực III (không bao gồm giá dịch vụ khu vực Cái Mép - Thị Vải) theo lộ trình tăng 10% năm 2022, 10% năm 2023.*

Tương tự như khu vực II, giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực III được giữ nguyên nhiều năm (từ trước năm 2017), mức giá hiện nay tại khu vực II bằng 52% giá bình quân của các nước trong khu vực. Với mức giá sau khi điều chỉnh, tại thời điểm năm 2023 mức giá tăng lên là 50 USD/cont20’ và 75 USD/cont40’, bằng 56% mức giá bình quân trong khu vực và chiếm tỉ lệ từ 42 - 44 % giá THC.

*d)* *Khu vực cảng Lạch Huyện:* *Điều chỉnh tăng giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập tái xuất khu vực cảng quốc tế Lạch Huyện theo lộ trình tăng 10% năm 2022, 10% năm 2023.*

Cảng quốc tế Lạch Huyện là cảng nước nước sâu đầu tiên của khu vực phía Bắc, cảng được đầu tư với quy mô lớn, cơ sở vật chất hiện đại, đón được tàu có trọng tải lên tới 14.000 Teus, 160.000 DWT, góp phần đưa hàng hóa tại phía Bắc đi thẳng Châu Âu, Châu Mỹ thay vì phải trung chuyển qua cảng khác như trước đây. Cảng Lạch Huyện ra đời đã mang lại nguồn lợi rất lớn cho hãng tàu nước ngoài, tiết kiệm được chi phí do không phải trung chuyển hàng hóa qua cảng khác. Mức giá hiện tại của cảng Lạch Huyện là 52 USD/cont20’ và 77 USD/cont40’ thấp nhất trong khu vực (thấp hơn mức giá của cảng sông Campuchia: 65 USD/cont20’ và 99 USD/cont40’), trong khi về quy mô và chất lượng dịch vụ cảng Lạch Huyện là cảng nước sâu, trung chuyển hàng hóa quốc tế tương đương với cảng trung chuyển của các nước trong khu vực.

Với mức giá sau khi điều chỉnh: Tại thời điểm năm 2021 mức giá là 57 USD/cont 20’ và 85 USD/cont 40’, bằng 65% mức giá bình quân trong khu vực và chiếm tỉ lệ từ 47 - 58 % giá THC. Năm 2023 mức giá là 63 USD/cont 20’ và 94 USD/cont 40’, bằng 70% mức giá bình quân trong khu vực và chiếm tỉ lệ từ 50 - 54 % giá THC.

*đ) Khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải: Điều chỉnh tăng giá dịch vụ tối thiểu bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập tái xuất khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải theo lộ trình tăng 10% năm 2021, 10% năm 2023.*

Khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải là cảng nước sâu lớn nhất của Việt Nam, đón được tàu có trọng tải lên tới 194.000 DWT ra vào cảng. Trong năm 2021, cảng Gemalink thuộc khu vực Cái Mép - Thị Vải đưa vào hoạt động, sẽ đón được tàu có trọng tải lớn nhất thế giới 220.000 DWT, tương đương 20.000 Teus ra vào cảng. Việc đầu tư xây dựng cảng biển nước sâu của Việt Nam đã tiếp kiệm được chi phí cho hãng tàu khi đưa tàu lớn vào cảng, nâng cao hiệu suất khai thác tàu.

Với mức giá sau khi điều chỉnh: Tại thời điểm năm 2021 mức giá là 57 USD/cont 20’ và 85 USD/cont 40’, bằng 65% mức giá bình quân trong khu vực và chiếm tỉ lệ từ 47 - 58 % giá THC. Năm 2023 mức giá là 63 USD/cont 20’ và 94 USD/cont 40’, bằng 70% mức giá bình quân trong khu vực và chiếm tỉ lệ từ 50 - 54 % giá THC.

***4.3 Giá tác nghiệp giữa Tàu (sà lan) - Bãi cảng và Tàu - Sà lan (ô tô, toa xe)***

*Điều chỉnh mức giá giữa tác nghiệp Tàu - Sà lan/ô tô, toa xe (Shipside) bằng 90% mức giá Tàu/sà lan - Bãi cảng (CY).*

Theo báo cáo của Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, Công ty CP cảng Hải Phòng và doanh nghiệp cảng khu vực I:

 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. Theo quy định tại Thông số 54/2018/TT-BGTVT, mức giá dịch vụ bốc dỡ container của shipside bằng 80% so với mức giá của CY. Việc quy định khung giá tác nghiệp shipside thấp là tạo điều kiện cho hãng tàu lựa chọn dịch vụ shipside, làm kìm hãm sự phát triển của cảng container quốc tế, cụ thể như sau:

- Các cảng khó thực hiện được Điều 41 của Luật Hải Quan: các container hàng trước khi xuất khẩu, đều được đưa vào tập kết tại cảng để thực hiện việc kiểm tra giám sát trước khi xuất lên tàu.

- Các bãi ngoài không đủ tiêu chuẩn nên hàng hóa khi đưa vào cảng để xuất khẩu chưa hoàn thành thủ tục hải quan, cảng không áp dụng được công nghệ thông tin trong công tác giám sát, ảnh hưởng đến việc thông quan điện tử. Các cảng không thực hiện được “closing time” theo thông lệ cảng container quốc tế, gây rối loạn hoạt động của cảng.

- Vào thời điểm xuất tàu, hàng nghìn xe vận chuyển container từ các bãi ngoài chạy vào cảng xuất cùng lúc, gây ùn tắc giao thông nghiêm trọng trên đường bộ xung quanh các khu vực cảng và cầu cảng, tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông.

- Lãng phí tài nguyên cảng là các kho bãi đã được đầu tư xây dựng nhưng không được sử dụng hiệu quả, trong khi các bãi container ngoài cảng phát triển tự phát, ảnh hưởng đến giao thông và khu vực dân sinh. Đồng thời, trên cơ sở tính toán của doanh nghiệp cảng, chi phí giá thành dịch vụ Shipside tương đương với chi phí dịch vụ CY, việc quy định giá dịch vụ Shipside thấp gây thiệt hại cho doanh nghiệp cảng, đồng thời làm cơ sở khuyến khích hãng tàu đưa hàng ra tập kết ở bãi ngoài.

Kiến nghị của các Hiệp hội, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn và hầu hết các doanh nghiệp cảng biển: Điều chỉnh mức dịch vụ Shipside bằng 90% giá dịch vụ CY để giảm khoảng cách giữa hai mức này và tiến tới cân bằng mức giá của 2 tác nghiệp nêu trên.

***4.4. Giá dịch vụ bốc dỡ container từ tàu (sà lan) sang bãi cảng***

*Điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ tối thiểu container từ tàu (sà lan) sang bãi cảng và ngược lại, áp dụng đối với bốc dỡ container phục vụ vận chuyển qua lại giữa các cảng để xuất hàng, chuyển cảng đích khu vực III, mức giá điều chỉnh trung bình tăng 01 USD/cont, cụ thể đối với cont20’tăng từ 6 USD lên 7 USD, đối với cont40’ tăng từ 10 USD lên 11 USD.*

Báo cáo của Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT): Khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải được xây dựng là cảng cửa ngõ và trung tâm trung chuyển hàng hóa quốc tế, với phần lớn hàng hóa được gom và phân phối vào, rời cảng được vận chuyển bằng sà lan, các cảng vẫn phải dùng cẩu bờ STS lớn. Chi phí giá thành cho một tác nghiêp bốc dỡ từ Sà lan - Bãi cảng tương đương như bốc dỡ từ Tàu - Bãi cảng nhưng mức giá thu được chỉ bằng 12% (6 USD/cont20’ và 10 USD/cont40’). Với mức giá như hiện nay, doanh thu không đủ bù đắp chi phí giá thành cho một tác nghiệp bốc dỡ hàng hóa. Cũng do đặc thù hàng hóa chủ yếu được chuyên chở bằng sà lan, sản lượng xếp dỡ container cho sà lan chiếm gần 50% tổng sản lượng xếp dỡ của cảng, nhưng doanh thu chỉ khoảng 9-10% doanh thu của cảng.

Việc vận chuyển bằng sà lan ra Cái Mép - Thị Vải kết nối với tàu mẹ đang mang lại lợi ích rất lớn cho các hãng tàu nước ngoài. Với mức giá đề xuất tăng thêm 01 USD/cont không tác động nhiều đến chi phí của hãng tàu. Trong khi doanh nghiệp cảng tăng thêm nguồn thu để bù đắp một phần khoản lỗ từ dịch vụ này./.

***4.5 Rà soát cơ cấu giá thành dịch vụ***

Việc xây dựng biểu khung giá trong Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT căn cứ trên cơ sở cơ cấu giá thành dịch vụ và so sánh mức giá với các nước trong khu vực, theo hướng dẫn của Thông tư số 25/2014/TT-BTC ngày 17/2/2020 của Bộ Tài chính quy định về phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ. Do sự biến đổi của thị trường, nên cơ cấu giá thành dịch vụ của các năm tiếp theo có thể thay đổi theo chi phí đầu vào, phụ thuộc vào tình hình kinh tế xã hội thực tế tại thời điểm đó. Do vậy, để bảo đảm mức giá dịch vụ phù hợp với cơ cấu giá thành và phù hợp với thực tế. Hàng năm, Cục Hàng hải Việt Nam sẽ phối hợp chặt chẽ với Cục Quản lý giá - Bộ Tài chính và các cơ quan, doanh nghiệp liên quan rà soát yếu tố hình thành giá. Trong trường hợp yếu tố cấu thành giá thay đổi có thể làm cho giá dịch vụ tại cảng biển thấp hơn mức giá tối thiểu hoặc cao hơn mức giá tối đa trong biểu khung giá quy định tại Thông tư, Cục Hàng hải Việt Nam báo cáo Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định sửa đổi, bổ sung Thông tư.

**5. Khung giá dịch vụ tàu lai dắt**

Trong quá trình dự thảo Thông tư, Cục Hàng hải Việt Nam nhận được kiến nghị của cơ quan, doanh nghiệp liên quan đến việc sửa đổi khung giá dịch vụ lai dắt, cụ thể như sau:

5.1 Sửa đổi điểm b, khoản 1, Điều 21. Quy định về thời gian lai dắt trên 01 giờ/lượt phải có phải có xác nhận của thuyền trưởng tàu được lai, trường hợp không có xác nhận của thuyền trưởng thì phải có xác nhận của hoa tiêu dẫn tàu đó. Lý do: Để giảm thủ tục hành chính cho doanh nghiệp.

5.2 Điểm h, khoản 1, Điều 21. Quy định về việc niêm yết giá.

Lý do: Hiện nay, việc niêm yết giá chưa thống nhất giữa các doanh nghiệp, có doanh nghiệp niêm yết theo lượt, có doanh nghiệp niêm yết theo giờ. Thông tư bổ sung quy định về hình thức niêm yết theo công suất tàu lai trên giờ, tạo ra sự công khai, minh bạch và áp dụng thống nhất trong các khu vực trên cả nước.

5.3 Bổ sung điểm i, khoản 1, Điều 21.

Lý do: Trên cơ sở văn bản số 108/QLG-CNTD ngày 02/6/2020 của Cục Quản lý giá góp ý dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT có để xuất sửa đổi như sau: *Điểm c, khoản 1, Điều 21 đề nghị bổ sung: Trường hợp cung cấp dịch vụ tàu lai số với lượng và công suất tàu lai lớn hơn mức quy định tại nội quy cảng biển của Cảng vụ hàng hải khu vực, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt căn cứ số lượng và công suất tàu lai tối thiểu tại nội quy cảng biển khu vực và khung giá tương ứng với công suất tàu lai tối thiểu để tính giá dịch vụ:*

Theo quy định tại nội quy cảng biển khu vực, quy định mức công suất tàu lai tối thiếu đối với từng loại tàu mà không quy định công suất tối đa. Do vậy, một số doanh nghiệp tàu lai không có tàu công suất thấp đã đưa tàu lai có công suất cao hơn mức yêu cầu, tạo ra sự không thống nhất trong cách tính giá. Đối với nội dung này Dự thảo Thông tư đã bổ sung nội dung tại điểm i khoản 1 Điều 21, theo đó giao cho Giám đốc cảng vụ khu vực: **“***Hàng năm, căn cứ vào điều kiện thực tế tại khu vực, rà soát đánh giá số lượng và công suất tàu lai để điều chỉnh lại nội quy cảng biển cho phù hợp”*, trên cơ sở đó, Cảng vụ hàng hải rà soát số lượng công suất tàu lai tại khu vực đề điều chỉnh nội quy cảng biển cho phù hợp với thực tế.

**6. Sửa đổi nội dung Điều 23*.***

Điều 23. Tổ chức thực hiện:Bổ sung nội dung như sau: *“Trong trường hợp bất khả kháng do thiên tai, bệnh dịch và yếu tố bất thường khác, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam đánh giá khả năng biến động giá, trình Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định điều chỉnh khung giá dịch vụ theo từng trường hợp cụ thể phù hợp với tình hình thực tế, tại thời gian nhất định.”* Lý do:Trong thời gian dịch bệnh Covid-19 hiện nay, để chia sẻ khó khăn cho doanh nghiệp một số doanh nghiệp cung cấp dịch vụ (hoa tiêu, tàu lai) đã điều chỉnh giảm giá dịch vụ xuống bằng mức giá tối thiểu quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT. Tuy vậy, một số doanh nghiệp có ý kiến sẵn sàng giảm giá cho chủ tàu dưới mức giá tối thiểu quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT nhưng bị giới hạn bởi khung giá. Do vậy, việc bổ sung quy định trong trường hợp bất khả kháng (thiên tai, dịch bệnh), Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định điều chỉnh khung giá để phù hợp với tình hình thực tế tại một thời điểm nhất định.

**7. Thời gian ban hành Thông tư**

Tiếp theo văn bản số 2807/CHHVN-VTDVHH ngày 06/8/2020 của Cục Hàng hải Việt Nam về thời gian ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT. Theo kế hoạch tại Quyết định số 2497/QĐ-BGTVT, thời gian ban hành Thông tư dự kiến trong tháng 9/2020. Tuy nhiên, do diễn biến của dịch Covid-19 tác động đến tình hình kinh tế xã hội nên Dự thảo Thông tư có một số ý kiến khác nhau cần phải lấy ý kiến đánh giá của các cơ quan, đơn vị liên quan. Đồng thời, cũng do tác động của bệnh dịch, Văn phòng Chính phủ có văn bản số 251/TB-BGTVT ngày 24/7/2020 thông báo kết luận của Thủ tướng Chính phủ - Trưởng ban chỉ đạo điều hành giá tại cuộc họp Ban chỉ đạo điều hành giá ngày 01/7/2020, trong đó có nội dung *“trường hợp cần thiết phải điều chỉnh giá thì báo cáo Ban chỉ đạo điều hành giá xem xét, quyết định trên cơ sở kiểm soát lạm pháp cả năm 2020”.*

Do vậy, để có thời gian xin ý kiến Thủ tướng Chính phủ, đồng thời để đáp ứng quy trình xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định tại Thông tư số 21/2016/TT-BGTVT, Cục Hàng hải Việt Nam kiến nghị Bộ Giao thông vận tải lùi thời gian ban hành thông tư từ tháng 9/2020 sang tháng 10/2020, với thời gian ban hành như trên vẫn bảo đảm Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2021.

**8. Đánh giá tác động đến chỉ số giá tiêu dùng (CIP)**

Tổng cục Thống kê đã có văn bản số 815/TCTK-TKG ngày 19/6/2020 và ngày 24/8/2020 có văn bản số 1168/TCTK-TKG ngày 24/8/2020 đánh giá tác động chỉ số giá tiêu dùng trong dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT về chỉ số giá tiêu dùng đối với việc điều chỉnh khung giá (văn bản gửi kèm theo), nội dung cụ thể như sau:

1. Đối với giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải

Mức khung giá dịch vụ theo dự thảo Thông tư, trong đó điều chỉnh khung giá tại các tuyến dẫn tàu Vân Phong, Ba Ngòi (tỉnh Khánh Hòa), Nhà máy Nhiệt điện Duyên Hải (tỉnh Trà Vinh), tuyến dẫn tàu tại cảng dầu khí ngoài khơi, tác động đến chỉ số giá vận tải năm 2021 tăng khoảng 0,15%, tác động gián tiếp đến chỉ số giá tiêu dùng nhưng không đáng kể.

b) Đối với giá dịch vụ cầu, bến, phao neo

Mức khung giá dịch vụ cầu, bến, phao neo điều chỉnh theo dự thảo Thông tư vừa điều chỉnh tăng và vừa điều chỉnh giảm nên tổng chung không tác động đến chỉ số giá vận tải và chỉ số giá tiêu dùng năm 2021.

 c) Đối với giá dịch vụ bốc dỡ container

- Mức khung giá dịch vụ điều chỉnh theo dự thảo Thông tư theo phương án điều chỉnh tăng từ năm 2021: Tác động đến chỉ số giá vận tải năm 2021 tăng khoảng 0,27%, tác động gián tiếp đến chỉ số giá tiêu dùng nhưng không đáng kể.

- Mức khung giá dịch vụ điều chỉnh theo dự thảo Thông tư theo phương án điều chỉnh tăng từ năm 2022: Tác động đến chỉ số giá vận tải năm 2022 tăng khoảng 0,24%, tác động gián tiếp đến chỉ số giá tiêu dùng nhưng không đáng kể.

- Mức khung giá dịch vụ điều chỉnh theo dự thảo Thông tư theo phương án điều chỉnh tăng từ năm 2023: Tác động đến chỉ số giá vận tải năm 2023 tăng khoảng 0,23%, tác động gián tiếp đến chỉ số giá tiêu dùng nhưng không đáng kể.

Do ảnh hưởng của dịch Covid-19 tác động đến tình hình kinh tế -xã hội, việc điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ container trong năm 2021 sẽ ảnh hưởng đến hoạt động của doanh nghiệp vận tải, do vậy đề nghị Cục Hàng hải Việt Nam cân nhắc thời gian điều chỉnh giá cho phù hợp, nhằm thực hiện bình ổn giá trong thời gian dịch bệnh theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

**9. Tác động của việc tăng khung giá dịch vụ đối với doanh nghiệp trong nước**

*a) Dịch vụ hoa tiêu hàng hải nội địa*

Trong dự thảo Thông tư điều chỉnh tăng giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải nội địa tại tuyến Vân Phong, Ba Ngòi (tỉnh Khánh Hòa), tuyến Nhà máy nhiệt điện Duyên Hải (tỉnh Trà Vinh), tuyến dẫn tàu cảng dầu khí ngoài khơi, với mức giá điều chỉnh trong dự thảo Thông tư, sẽ tác động đến chủ tàu có tàu hoạt động vận tải nội địa như sau: Tuyến Vân Phong, mức giá tăng thêm 990.000 đồng/ lượt dẫn tàu; Tuyến Ba Ngòi, mức giá tăng thêm 236.000 đồng/ lượt dẫn tàu; Tuyến Nhà máy Nhiệt điện Duyên Hải, mức giá tăng thêm 760.000 đồng/lượt dẫn tàu; Tuyến dẫn tàu tại cảng dầu khí ngoài khơi, mức giá tăng thêm 7.500.000 đồng/lượt dẫn tàu.

Việc điều chỉnh giá dịch vụ theo đề xuất của doanh nghiệp trên cơ sở cơ cấu giá thành dịch vụ, với mức giá thực tế doanh nghiệp đang thu thấp hơn chi phí giá thành. Cục Hàng hải Việt Nam đã giao cho các Cảng vụ Hàng hải khu vực trực tiếp làm việc với các Công ty hoa tiêu và chủ tàu (đại lý chủ tàu) sử dụng dịch vụ, các chủ tàu (đại lý chủ tàu), các doanh nghiệp thống nhất với mức giá đề xuất, do giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu hoạt động nội địa rất thấp, chiếm tỷ lệ nhỏ trong chi phí vận tải (khoảng 2%), trong khi hoa tiêu đóng vai trò quan trọng trong việc dẫn tàu vào cảng bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải.

1. *Giá dịch vụ cầu, bến, phao neo*

- Việc điều chỉnh tăng giá tối đa dịch vụ sử dụng cầu, bến đối với tàu hoạt động vận tải nội địa từ 15-19 đồng/GT/giờ, giá đối đa tăng lên 26%, tác động đến doanh nghiệp vận tải nội địa, cụ thể: Đối với doanh nghiệp đang áp dụng mức giá tối thiểu sẽ không bị tác động, đối với doanh nghiệp áp dụng mức giá tối đa thì chi phí giá dịch vụ cầu, bến sẽ tăng lên 26%.

- Việc điều chỉnh giảm giá tối thiểu dịch vụ sử dụng phao neo từ 9 đồng/GT/giờ xuống 5 đồng/GT/giờ, giảm xuống 44% (đối với tàu hoạt động nội địa) và giảm từ 0,0012 USD/GT/giờ xuống 0,0005 USD/GT/giờ, giảm 58% (đối với tàu hoạt động quốc tế), tác động đến doanh nghiệp vận tải như sau: Đối với doanh nghiệp áp dụng mức giá tối thiểu, giá sẽ giảm xuống từ 44-58%, đối với doanh nghiệp áp dụng mức giá tối đa sẽ không bị tác động.

*c) Giá dịch vụ bốc dỡ container*

c1) Điều chỉnh giá dịch vụ tối thiểu bốc dỡ container nội địa: Mức điều chỉnh tăng 12%, thời gian áp dụng kể từ ngày 01/01/2022:

Giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa là mức giá doanh nghiệp cảng biển thu từ hãng tàu nội địa. Hiện nay, tại Việt Nam có 09 doanh nghiệp vận tải biển cung cấp dịch vụ vận tải container nội địa. Đối với doanh nghiệp đang áp dụng mức giá tối thiểu theo quy định tại khung giá, mức giá sẽ tăng lên 12%, đối với doanh nghiệp áp dụng mức tối đa sẽ không bị tác động.

Theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa hiện nay rất thấp (260.000 đồng/cont 20’ và 439.000 đồng/cont 40’), chỉ bằng 27% - 35% giá dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu, trong khi các chi phí đầu tư, chi phí hoạt động và chi phí tác nghiệp là như nhau, nhưng doanh nghiệp cảng chỉ thu được mức giá trung bình bằng 30% so với mức giá của container xuất nhập khẩu.

Hiệp hội và doanh nghiệp thống nhất đề xuất điều chỉnh giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container nội địa để phù hợp với cơ cấu giá thành là cần thiết, bảo đảm cho các doanh nghiệp cảng ổn định sản xuất kinh doanh, có nguồn tài chính để tái đầu tư cơ sở hạ tầng nâng cao chất lượng dịch vụ cảng container, mức giá điều chỉnh tăng giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container nội địa, cụ thể từ 260.000 đồng/cont 20’ lên 300.000 đồng/container 20’ (mức tăng tương đương 12%).

Về thời gian áp dụng:

Trên cơ sở ý kiến của Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, Chi hội vận tải container Việt Nam, giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa theo quy định tại Thông tư số 54/218/TT-BBGTVT thấp hơn nhiều so với giá xuất nhập khẩu. Hiệp hội và các doanh nghiệp đồng thuận với mức giá điều chỉnh tăng 12%. Tuy nhiên, hiện nay giá cước vận tải biển nội địa thấp, nguyên dân do dịch bệnh tác động, một số tàu đang cho thuê vận tải tuyến quốc tế phải quay về Việt Nam vận tải nội địa, nên dư thừa nguồn cung tàu, các doanh nghiệp cạnh tranh bằng cách giảm giá cước vận tải. Hiệp hội và doanh nghiệp kiến nghị lùi thời gian áp dụng sang năm 2022 để doanh nghiệp có thời gian điều chỉnh hoạt động và giá cước vận tải cho phù hợp với lộ trình tăng giá bốc dỡ.

c2) Điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ container xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập tái xuất (XNK):

Hiện nay, hàng hóa container xuất nhập khẩu hầu hết do hãng tàu nước ngoài đảm nhận (trên 90%), giá dịch vụ bốc dỡ container XNK doanh nghiệp cảng biển thu từ trực tiếp từ hãng tàu nước ngoài, hãng tàu nước ngoài thu giá THC của chủ hãng xuất nhập khẩu của Việt Nam để trả giá bốc dỡ và các chi phí khác, giá bốc dỡ hiện nay hãng tàu trả cho cảng khoảng 27 - 45% giá THC. Như vậy, giá bốc dỡ container xuất nhập khẩu không tác động trực tiếp đến chủ hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam.

Cục Hàng hải Việt Nam kính báo cáo Bộ GTVT xem xét, quyết định./.

***Tài liệu gửi kèm theo:***

*1. Dự thảo 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, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ tàu lai dắt tại cảng biển Việt Nam;*

*2. Bảng so sánh đối với văn bản sửa đổi, bổ sung;*

*3. Báo cáo đánh giá tác động Thông tư số 54/2018/TTBGTVT;*

*4. Bảng giải trình ý kiến đóng góp của doanh nghiệp;*

*5. Thuyết minh phương án giá.*

*(Văn bản này thay thế văn bản số 3053/CHHVN-VTDVHH ngày 25/8/2020 của Cục Hàng hải Việt Nam)*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận***:- Như trên;- PCT Hoàng Hồng Giang;- Phòng Pháp chế, Tài chính; - Lưu VT, VTDVHH (2) | **CỤC TRƯỞNG**Đã ký**Nguyễn Xuân Sang** |

1. Dự thảo Thông tư trình lần 1

Trên cơ sở Thông báo kết luận số 136/TB-BGTVT ngày 15/4/2020 của Bộ Giao thông vận tải về Thông báo kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Văn Công tại cuộc họp về giá dịch vụ cảng biển và phí hàng hải, ngày 22/5/2020, Cục Hàng hải Việt Nam có Tờ trình số 1764/TTr-CHHVN về Dự thảo Thông tư sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT 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 Việt Nam.

- Cục Hàng hải Việt Nam đã tham dự 03 cuộc họp do Vụ Vận tải chủ trì, cùng Cục Quản lý giá, Bộ Tài chính và cơ quan, tổ chức liên quan để rà soát các nội dung Dự thảo Thông tư.

- Cục Hàng hải Việt Nam đã làm việc với Tổng cục Thống kê để đánh giá việc điều chỉnh giá dịch vụ tác động đến chỉ số tiêu dùng (CPI). Ngày 17/6/2020 Tổng Cục Thống kê có văn bản số 815/TCTK-TKG đánh giá tác động Chỉ số giá tiêu dùng đối với khung giá trong Thông tư sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT.

1. Dự thảo Thông tư trình lần 2

Thực hiện văn bản số 225/TB-BGTVT ngày 05/6/2020 của Bộ Giao thông vận tải về Thông báo kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Văn Công tại cuộc họp xem xét, giải quyết các kiến nghị của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam và các doanh nghiệp thành viên. Ngày 25/6/2020, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản số 2229/CHHVN-VTDVHH trình dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT.

1. Dự thảo Thông tư trình lần 3

Trên cơ sở ý kiến chỉ đạo của Thứ trưởng Nguyễn Văn Công tại cuộc họp ngày 26/6/2020 về Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT 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 Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam tiếp tục hoàn thiện Dự thảo và báo cáo Bộ Giao thông vận tải tại văn bản số 2302/CHHVN-VTDVHH ngày 30/6/2020.

1. Dự thảo Thông tư trình lần 4

Ngày 29/7/2020, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản số 2675/CHHVN-VTDVHH báo cáo Bộ Giao thông vận tải Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT, trong đó điều chỉnh một số nội dung về thời gian và lộ trình tăng giá dịch vụ bốc dỡ container xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập tái xuất theo ý kiến chỉ đạo của Thứ trưởng Nguyễn Văn Công tại cuộc họp ngày 26/6/2020.

1. Dự thảo Thông tư lần 5

Trên cơ sở ý kiến chỉ đạo của Thứ trưởng Nguyễn Văn Công tại Hội nghị về việc nắm bắt và giải quyết khó khăn, vướng mắc của doanh nghiệp thuộc lĩnh vực hàng hải và khung giá dịch vụ tại cảng biển vào ngày 04/8/2020 (các doanh nghiệp khu vực phía Bắc) và ngày 07/8/2020 (các doanh nghiệp tại khu vực phía Nam) Cục Hàng hải Việt Nam tổng hợp các nội dung dự kiến sửa đổi trong dự thảo Thông tư (lần 5), với nội dung cụ thể như sau: