**Phụ lục. TỔNG HỢP KIẾN NGHỊ CỦA DOANH NGHIỆP VỀ GIÁ DỊCH VỤ HÀNG HẢI NĂM 2023**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **STT** | **Nội dung kiến nghị** | **Tiếp thu** |
|  | **Dịch vụ Hoa tiêu** |  |
| 01 | **Công ty hoa tiêu hàng hải -TKV** |  |
| (84/BC-VPC ngày 28/4/2023) | - Đề nghị xem xét giữ nguyên giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu ngoại theo quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 và tăng đơn giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu nội để đảm bảo giá dịch vụ hoa tiêu của Công ty tiệm cận với giá thành. | Dự thảo Thông tư cơ bản vẫn giữ nguyên khung giá dịch vụ hoa tiêu, và điều chỉnh một số tuyến để phù hợp với cơ cấu giá thành và thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động |
| 02 | **Công ty TNHH MTV hoa tiêu hàng hải khu vực II** |  |
| (259/CTHTHHKV II ngày 28/4/2023) | Đề nghị xem xét chỉnh sửa một số nội dung chưa thống nhất của Thông tư 54/2018/TT-BGTVT như sau:  - Điểm c Mục 2 Điều 8 quy định trường hợp người yêu cầu hủy bỏ hoa tiêu dẫn tàu thì người yêu cầu hoa tiêu phải trả 80% số tiền tính giá. Trường hợp này quy định đối với dịch vụ hoa tiêu phục vụ tàu vận tải nội địa, chưa có quy định đối với dịch vụ hoa tiêu phục vụ vận tải quốc tế.  - Tương tự, các điểm đ, e, p Mục 3 Điều 9 chỉ quy định trong biểu giá dịch vụ hoa tiêu với hoạt động vận tải quốc tế chưa quy định đối với hoạt động vận tải nội địa. | Tiếp thu  Dự thảo Thông tư đã gộp quy định giữa hoạt động nội địa và hoạt động quốc tế để thống nhất nội dung |
| 03 | **Công ty TNHH MTV hoa tiêu hàng hải khu vực IV** |  |
| (văn bản số 235/CTHTHHKV IV ngày 02/6/2023) | Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 60/2014/TT-BGTVT ngày 03/11/2014 ban hành định mức kinh tế kỹ thuật dịch vụ công ích hoa tiêu hàng hải, tuy nhiên, định mức kinh tế kỹ thuật theo nội dung Thông tư chưa đầy đủ các yếu tố chi phí nên chưa đủ cơ sở pháp lý để xây dựng bảng chi phí giá thành dịch vụ. | Theo quy định tại Điều 11 của Thông tư số 25/2014/TT-BTC của Bộ Tài chính quy định đối với hạng mục chi phí chưa có trong định mức kinh tế kỹ thuật |
| (185/CTHTHHKV IV-TCKT ngày 26/4/2023) | Giá tối thiểu cho một lượt dẫn tàu là 500.000 đồng/lượt dẫn tàu đối với tàu thuyền hoạt động vận tải nội địa trên các tuyến dẫn tàu Chân Mây (tỉnh Thừa Thiên Huế), Đà Nẵng, Quảng Nam và Dung Quất (tỉnh Quảng Ngãi). Công ty đề nghị tăng mức thu tối thiểu cho một lượt dẫn tàu  Lý do: Công ty dẫn tàu trên tuyến dẫn tàu T67; T68; T71; T72; T74 xuất phát từ trụ sở Công ty đến các cảng trong khu vực (Đà Nẵng, Huế) - trụ sở Công ty và tuyến tàu T74; T75; T76 xuất phát từ trạm Dung Quất đến các cảng trong khu vực - trạm Dung Quất. Với mức thu như hiện tại không đủ bù đắp chi phí nhiên liệu xe ô tô, tàu đưa đón hoa tiêu và chi phí nhân công. | Dự thảo Thông tư đã điều chỉnh lại một số tuyến dịch vụ để phù hợp hơn với chi phí giá thành của từng tuyến dịch vụ |
| 04 | **Công ty TNHH MTV hoa tiêu hàng hải khu vực VIII** |  |
| (94/CTHTHHKVVIII-TCKT ngày 28/4/2023) | 4.1 Kiến nghị xây dựng giá dịch vụ hoa tiêu và mức thu tối thiểu đối với từng vùng hoạt động, áp dụng cho từng khu vực với các mức giá khác nhau để các đơn vị hoa tiêu đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh ổn định khi thực hiện theo cơ chế giá đặc biệt là những công ty có tỷ trọng tàu nội địa cao, GT thấp. | Dự thảo Thông tư đã điều chỉnh lại một số tuyến dịch vụ để phù hợp hơn với chi phí giá thành của từng tuyến dịch vụ |
| 4.2 Kiến nghị đưa khu vực tuyến dẫn tàu Ba Ngòi vào tuyến đặc thù, áp dụng mức thu giá tàu ngoại như các khu vực tuyến dẫn tàu Vân Phong (Khánh Hòa), Cửa Lò (Nghệ An), nghi Sơn (Thanh Hóa), Vũng Áng (Hà Tĩnh), Chân Mây (Thừa Thiên Huế). | Tiếp thu |
| 4.3 Kiến nghị tính giá dịch vụ đối với tàu khách:  *- Dưới 50.000 GT đầu tính: 50.000GT x 50% x hải lý x đơn giá*  *- Từ 50.000 GT tiếp theo tính: 50.000GT x hải lý x 40% đơn giá*  *Lý do: Tàu khách đòi hỏi mức độ an toàn cao nên cần đội ngũ hoa tiêu dày dặn kinh nghiệm, chuyên môn tay nghề cao.* | Không tiếp thu, nội dung này giữ nguyên như quy định hiện hành, do mức giá hoa tiêu đối với tàu khách đã ổn định nhiều năm, doanh thu đối với hoạt động tàu khách cơ bản phù hợp với chi phí giá thành dịch vụ, việc điều chỉnh sẽ tăng chi phí cho chủ tàu, ảnh hưởng đến việc thu hút du lịch |
| 05 | **Công ty CP Dịch vụ và VTB Vũng Tàu** |  |
| (230/CV-VTS ngày 03/5/2023) | 3.1 Kiến nghị bỏ nội dung “tránh trú bão” tại mục 4 Điều 3 Chương I Thông tư 54/2018/TT-BGTVT.  Lý do: Hiện nay các đơn vị hoa tiêu 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 và có lãi. Nếu áp dụng theo quy định này thì doanh nghiệp sẽ gặp khó khăn do phát sinh chi phí nhưng không có doanh thu. | Tiếp thu |
|  | 3.2 Kiến nghị “các quy định cụ thể” tại mục 2 Điều 8 và mục 3 Điều 9 Chương II tách thành 01 điều riêng.  Lý do: Theo Thông tư “Các quy định cụ thể “đối với tàu thuyền hoạt động vận tải nội địa và tàu thuyền hoạt động vận tải quốc tế chưa thống nhất, có sự khác nhau về nội dung quy định và từ ngữ, trong khi đó chi phí cho hoạt động cung cấp dịch vụ hoa tiêu dẫn tàu nội địa và quốc tế là như nhau. Do vậy, trong quá trình hoạt động Công ty gặp khó khăn khi áp dụng. | Tiếp thu |
|  | 3.3 Tại điểm 7 mục 1 Điều 9 Chương II  - Kiến nghị sửa điểm 7 mục 1 Điều 9 Chương II như sau: “*Dịch vụ hoa tiêu hàng hải áp dụng đối với một lượt dẫn tàu thuyền chở container xuất, nhập khẩu, trung chuyển vào rời các bến cảng trên sông Cái Mép - Thị Vải có dung tích từ 50.000 GT trở lên thì áp dụng mức giá lũy tiến như sau*” | Tiếp thu |
|  | - Kiến nghị: Bỏ quy định tại điểm 7 mục 1 Điều 9 Chương II. Đối tượng tại mục này sẽ được áp dụng như quy định tại mục 2 Điều 9 Chương II của Thông tư.  Lý do: Trước đây tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải đang trong quá trình thử nghiệm các tàu có trọng tải trên 50.000 DWT ra vào cảng nên Nhà nước đã có chính sách giảm giá dịch vụ cảng biển, trong đó có giá dịch vụ hoa tiêu giảm 50% so với khung giá quy định đối với các cảng khác trên cả nước là phù hợp. | Không tiếp thu  Do giá dịch vụ hoa tiêu tính theo GT, GT càng lớn thì giá càng cao. Theo mức giá hiện nay, dịch vụ tính cho tàu trên 50.000 GT đã rất cao (cao hơn nhiều so với chi phí giá thành và cao hơn một số nước trong khu vực). Việc điều chỉnh giá sẽ làm tăng chi phí cho tàu trọng tải lớn, trong khi nhà nước đang có cơ chế khuyến khích chủ tàu đưa tàu lớn vào hoạt động tại cảng. |
|  | 3.4 Tại mục 2 Điều 9 Chương II: Kiến nghị sửa thành: “Đối với các trường hợp sử dụng dịch vụ hoa tiêu ngoài các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này và sử dụng dịch vụ hoa tiêu tại các tuyến Vũng Rô (tỉnh Phú Yên), Duyên Hải (tỉnh Trà Vinh), Ba Ngòi (tỉnh Khánh Hòa), giá dịch vụ hoa tiêu được tính lũy tiến như sau”. | Tiếp thu |
|  | 3.5 Kiến nghị giữ nguyên ổn định các tuyến dẫn tàu đã giao cho Công ty | Dự thảo Thông tư cơ bản vẫn giữ nguyên khung giá dịch vụ hoa tiêu, chỉ điều chỉnh một số tuyến để phù hợp với cơ cấu giá thành và phù hợp với hoạt động của doanh nghiệp |
|  | 3.6 Kiến nghị xem xét, sửa đổi bổ sung Thông tư số 60/2014/TT-BGTVT ngày 03/11/2014; Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 cho phù hợp với tình hình hoạt động thực tế hiện nay. |  |
| 06 | **Công ty hoa tiêu hàng hải khu vực IX** |  |
|  | - Sửa đổi điểm 5 Điều 8 Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT về biểu khung gía dịch vụ hoa tiêu hàng hải đối với tàu thuyền hoạt động vận tải nội địa nhằm đảm bảo nguồn thu bù đắp đủ giá thành dịch vụ hoa tiêu như đơn vị đã xây dựng là: 487 đồng/GT, tương đương 23.514.735 đồng/lượt. H | Dự thảo Thông tư đã điều chỉnh giá dịch vụ hoa tiêu áp dụng cho cảng dầu khí ngoài khơi, mức điều chỉnh sẽ căn cứ trên cơ cấu giá thành và tình hình thực tế hoạt động của tuyến |
| 07 | **Công ty Hoa tiêu Tân Cảng** |  |
| (219/HT-KHKD ngày 03/5/2023) | 1. Đề nghị sửa đổi nội dung khoản 1 và khoản 2, Điều 9, Thông tư 54/2018/TT-BGTVT:  - Điểm 7.1 Khoản 1 và Điểm 1 khoản 2 từ nội dung: *“Dưới 10 hải lý...”* điều chỉnh thành: ***“Đến 10 hải lý...”***  - Điểm 7.2 Khoản 1 và Điểm 2 khoản 2 từ nội dung: *“Từ 10 hải lý đến 30 hải lý...”* điều chỉnh thành: ***“Từ trên 10 hải lý đến 30 hải lý...”***  - Điểm 7.3 Khoản 1 và Điểm 3 khoản 2 từ nội dung: *“Trên 30 hải lý...”* điều chỉnh thành: ***“Từ trên 30 hải lý...”***  Lý do: để phân biệt và quy định rõ các tầng hải lý đã được áp dụng trong các văn bản hướng dẫn thi hành liên quan đến giá dịch vụ hoa tiêu như Quyết định 2946/QĐ-BGTVt và Thông tư số 01/2016/TT-BTC | Không tiếp thu.  Giữ nguyên nội dung như cũ, do việc áp dụng đã ổn định, không có bất cập, điều chỉnh lại sẽ làm tăng đơn giá của khoảng cách tính giá. |
| 2. Điều chỉnh lại nội dung tại Điểm 1, khoản 3, điều 9 Thông tư 54/218/TT-BGTVT: *“Chủ tàu thuyền có tàu thuyền chở khách vào, rời khu vực hàng hải tối thiểu 4 chuyến/tháng/khu vực hàng hải thì từ chuyến thứ 4 trở đi áp dụng giá hoa tiêu bằng 50% khung giá dịch vụ hoa tiêu quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này nhưng không thấp hơn 300 USD”*.  Lý do: để làm rõ, cụ thể các chuyến được phép áp dụng khung giá dịch vụ hoa tiêu được giảm 50% | Tiếp thu |
| 3. Đề nghị giữ nguyên khung giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải đối với tàu thuyền hoạt động tuyến quốc tế như hiện hành. | Dự thảo Thông tư cơ bản vẫn giữ nguyên khung giá dịch vụ hoa tiêu, chỉ điều chỉnh một số tuyến để phù hợp với cơ cấu giá thành và phù hợp với hoạt động của doanh nghiệp |
| 08 | **Công ty TNHH MTV hoa tiêu hàng hải khu vực I** |  |
| (122/CTHT1-TCKT ngày 04/5/2023) | Đề xuất sửa đổi Thông tư 54/2018/TT-BGTVT:  1. Kiến nghị bỏ nội dung “tránh trú bão” tại Mục 4, Điều 3, Chương I.  Lý do: hiện nay các đơn vị hoa tiêu 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 bảo đảm thu bù chi và có lãi. Nếu áp dụng theo quy định thì doanh nghiệp gặp khó khăn do phát sinh chi phí nhưng không có doanh thu. | Tiếp thu |
| 2. Đề nghị tách “Các quy định cụ thể” tại Mục 2, Điều 8 và Mục 3, Điều 9, Chương II thành một điều riêng.  Lý do: Theo thông tư “quy định cụ thể” đối với tàu thuyền hoạt động vận tải nội địa và quốc tế chưa thống nhất, có sự khác nhau về nội dung quy định và từ ngữ, trong khi chi phí hoạt động cung cấp dịch vụ hoa tiêu nội địa và quốc tế là khác nhau. | Tiếp thu |
| 3. Kiến nghị sửa Mục 1, Điều 9, Chương II  “Dịch vụ hoa tiêu hàng hải áp dụng đối với một lượt dẫn tàu thuyền chở container xuất, nhập khẩu, trung chuyển vào, rời các bến cảng trên sông Cái Mép - Thị Vải có dung tích từ 50.000GT trở lên thì áp dụng **lũy tiến** như sau” | Tiếp thu |
| 4. Kiến nghị sửa Mục 2, Điều 9, Chương II  “Đối với các trường hợp sử dụng dịch vụ hoa tiêu ngoài các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này và sử dụng dịch vụ hoa tiêu tại các tuyến Vũng Rô (tỉnh Phú Yên), các khu chuyển tải cát các tỉnh Bình Định, Phú Yên; Duyên Hải (tỉnh Trà Vinh), Ba Ngòi (tỉnh Khánh Hòa), giá dịch vụ hoa tiêu được tính **lũy tiến** như sau” | Tiếp thu |
| 09 | **Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn** |  |
| (văn bản số 1277/TCg-KHKD ngày 02/5/2023) | Đề nghị giữ nguyên quy định về giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải được quy định tại Thông tư 54/2018 | Dự thảo Thông tư cơ bản vẫn giữ nguyên khung giá dịch vụ hoa tiêu, chỉ điều chỉnh một số tuyến để phù hợp với cơ cấu giá thành và phù hợp với hoạt động của doanh nghiệp |
| 10 | **Công ty TNHH MTV hoa tiêu hàng hải khu vực V** |  |
| (văn bản số 65/ CTHTHHKV.V-KT ngày 24/4/2023) | - Đề xuất đối với tuyến sông Hậu: tuyến luồng sông Hậu là tuyến luồng dài nhất cả nước, chủ yếu là tàu nội địa, trọng tải nhỏ chiếm tỷ trọng lớn, hơn 50% sản lượng công ty. Giá dịch vụ hoa tiêu là 30 đồng/GT-HL nên doanh thu không bù đắp được chi phí.  *Kiến nghị*: Giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải tuyến luồng sông Hậu tăng lên 38 đồng/GT-HL; giá tối thiểu dẫn 01 lượt tàu tuyến sông Hậu là: 3.800.000 đồng  - Tuyến dẫn tàu Duyên Hải (Trà Vinh) dài 06 lý, tuyến luồng có độ phức tạp cao, hoa tiêu phải di chuyển khoảng cách xa để dẫn tàu  *Kiến nghị*: Giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải nhà máy nhiệt điện Duyên Hải (Trà Vinh) là 78 đồng/GT-HL; giá tối thiểu dẫn 01 lượt tàu nhà máy nhiệt điện Duyên Hải (Trà Vinh) là: 2.500.000 đồng | Dự thảo Thông tư đã điều chỉnh giá dịch vụ hoa tiêu đối với tuyến dẫn tàu tại nhà máy nhiệt điện Duyên Hải và luồng Sông Hậu, mức điều chỉnh sẽ căn cứ trên cơ cấu giá thành dịch vụ |
|  | **Dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo** |  |
| 01 | **Công ty TNHH MTV Xi Măng Hạ Long** |  |
| (254/BC-VCHL ngày 09/5/2023) | Công ty đề xuất không thu phí dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo của Bến cảng Xi măng Hạ Long và Cầu cảng xuất 1000 DWT của Công ty TNHH MTV Xi Măng Hạ Long  Lý do:  - Bến cảng Xi măng Hạ Long và Cầu cảng xuất 1000 DWT của Công ty TNHH MTV Xi Măng Hạ Long được xây dựng với mục đích chuyên dùng cho việc SXKD của Công ty (trung chuyển clinker giữa nhà máy chính và trạm nghiền).  - Công ty TNHH MTV Xi Măng Hạ Long không thực hiện thu phí sử dụng cầu, bến cảng của Công ty quản lý.  - Công ty TNHH MTV Xi Măng Hạ Long và Công ty CP Xi Măng Ha Long (công ty mẹ) khi áp dụng giá dịch vụ cầu, bến cảng sẽ làm giá dịch vụ vận chuyển tăng cao (do phải áp dụng 2 lần phí cầu cảng nội bộ | Không tiếp thu  Dự thảo Thông tư quy định khung giá chung đối với tất cả các doanh nghiệp trên cả nước. Đối với doanh nghiệp có cầu, bến hoạt động nội bộ, chỉ phục vụ riêng cho hàng hoá của doanh nghiệp mà không vì mục đích thương mại, không thu giá dịch vụ, do doanh nghiệp tự quyết định. |
| 02 | **Công ty Xăng dầu quân đội KV1** |  |
| (147/CV-KV1 ngày 21/4/2023) | Triển khai Thông tư 54/2018/TT-BGTVT, đối với hàng hóa hoạt động vận tải quốc tế thông qua cầu cảng xăng dầu K99 thuộc Công ty Xăng dầu quân đội KV1 sẽ thu phí hàng hóa dựa trên số lượng thực tế qua cảng. Tuy nhiên tại Thông tư không nêu rõ đối tượng phải nộp phí hàng hóa là chủ hàng hay chủ tàu.  *Kiến nghị*: nêu rõ “*đối tượng phải nộp phí hàng hóa vận tải quốc tế thông qua cầu cảng là chủ hàng hay chủ tàu*” | Không tiếp thu. Vì đối tượng nộp giá dịch vụ theo thoả thuận hợp đồng giữa doanh nghiệp cung cấp dịch vụ và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
| 03 | **Công ty TNHH Mặt trời Hạ Long – Chi nhánh Cảng tàu khách Quốc tế Hạ Long** |  |
| (10/2023/CV-HLP ngày 10/7/2023) | Mục 1: Tàu thuyền neo buộc tại cầu, bến: Mức giá trong dự thảo là từ 0,0028 đến 0,0031 USD/GT/giờ; Hiện tại mức giá tối đa này đã áp dụng từ rất lâu, bên cạnh đó do cảng khách chuyên dụng chỉ đón tàu khách do vậy hệ thống cầu bến được đầu tư đạt tiêu chuẩn về chất lượng, an toàn phục vụ tàu khách Quốc tế. (Lượng tàu khách hàng năm đến Hạ Long theo mùa chỉ từ 50 đến 70 chuyến). Do vậy Cảng HLP đề xuất tăng mức giá tối đa là 0,0050 USD/GT/giờ, mức giá tối thiểu vẫn giữ 0,0028 USD/GT/giờ. | Không tiếp thu  Dự thảo Thông tư quy định chung cho tất cả các tàu thuyền mà không chia ra tàu hàng và tàu khác |
| Mục 9: Tàu thuyền chở khách thông qua cầu, bến, phao neo từ 04 chuyến/tháng/khu vực hàng hải, từ chuyến thứ 4 trở đi áp dụng mức:  9.1: theo dự thảo có mức giá từ 0,0014 đến 0,0015 USD/GT/Giờ  Cảng HLP đề xuất không áp dụng điều kiện này cho cảng khách chuyên dùng hoặc nếu áp dụng thì cần tăng số chuyến tàu hàng tháng đến cầu bến là: 06 chuyến/tháng và mức giá tối đa tàu neo buộc tại cầu, bến khi đạt được điều kiện này là 0,0025 USD/GT/giờ. | Không tiếp thu  Mức ưu đãi chỉ áp dụng cho tàu thuyền hoạt động với tần suất lớn (từ 4 chuyến trở lên) |
| **Phần II: Đối với hành khách thông qua cầu bến, phao neo**  2. Hành khách trên tàu du lịch quốc tế hoạt động tại các cảng biển ở Việt Nam thông qua cầu cảng, bến, pheo neo tại cảng chuyên dùng khai thác tàu khách du lịch.  Cảng HLP đề xuất: mức giá tối thiểu 2,5 USD/người/trên lượt; mức giá tối đa thống nhất với mức trong Thông tư dự thảo là: 7,0 USD/người/trên lượt. | Tiếp thu |
| 04 | **Công ty Cổ phần cảng Hải Phòng** |  |
| (1402/CHP-KD ngày 10/5/2023) | Đề xuất sửa đổi Thông tư 54/2018/TT-BGTVT:  1. Đối với khung giá cầu, bến, phao neo  - Mức giá cầu, bến, phao neo hiện tại do Bộ Tài chính ban hành từ năm 2000 (hơn 20 năm không tăng).  - Mức thu nội địa rất thấp, tại cầu mức thu nội địa bằng 21% mức thu quốc tế, tại phao mức thu nội địa bằng 35% mức thu quốc tế.  - Mức thu tối đa giá dịch vụ cầu, bến, phao neo hiện tại quá thấp, không đủ bù đắp chi phí, cảng Hải Phòng lỗ hàng chục tỷ đồng cho riêng dịch vụ này  => Kiến nghị: đề nghị điều chỉnh giá tối đa dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo nội địa và quốc tế tăng tối thiểu 30% | Tiếp thu  Dự thảo điều chỉnh tăng khoảng 30% giá đối đa dịch vụ sử dụng cầu bến đối với tàu hoạt động nội địa. |
| 05 | **Công ty CP Cảng Nghệ Tĩnh** |  |
| (100/CNT-KHKD ngày 26/4/2023) | Đề xuất điều chỉnh tặng 100% giá dịch vụ sử dụng cầu bến, phao neo so với quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT để cân đối thu chi trong hoạt động khai thác cảng biển | Dự thảo điều chỉnh tăng khoảng 30% giá đối đa dịch vụ sử dụng cầu bến. Việc điều chỉnh cần phải có lộ trình để tránh biến động quá lớn cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
| 06 | **Công ty CP Cảng Quốc tế Lào - Việt** |  |
| (2864/VLP-KTTV ngày 04/5/2023) | Hiện nay, chi phí đầu tư cầu cảng rất lớn, chi phí khấu hao, nạo vét, duy tu, bảo dưỡng cầu bến hàng năm nhiều phần doanh thu không đủ bù đắp chi phí. Do đó, cảng đề xuất tăng giá sử dụng cầu bến 100% so với giá quy định trong Thông tư 54/2018/TT-BGTVT | Dự thảo điều chỉnh tăng khoảng 30% giá đối đa dịch vụ sử dụng cầu bến. Việc điều chỉnh cần phải có lộ trình để tránh biến động quá lớn cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
| 07 | **Công ty TNHH Gang thép Hưng Nghiệp FORMOSA Hà Tĩnh** |  |
| (2304292/CV-FHS ngày 28/4/2023) | Đề nghị điều chỉnh tăng mức giá tuyến quốc tế trước, sau đó tăng dần mức giá tuyến nội địa để giảm bớt gánh nặng cho hoạt động khai thác cảng | Dự thảo điều chỉnh tăng khoảng 30% giá đối đa dịch vụ sử dụng cầu bến đối với tàu hoạt động nội địa. Giá dịch vụ đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế tạm thời chưa điều chỉnh, do mức giá đối với tàu hoạt động quốc tế cao hơn khoảng 80% so với giá tàu hoạt động nội địa. Việc điều chỉnh cần phải có lộ trình để tránh biến động quá lớn cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
| 08 | **Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng** |  |
| (514/CĐN-KD ngày 27/4/2023) | 1. Đề nghị điều chỉnh giá dịch vụ tối thiểu và tối đa khi neo buộc tại cầu đối với tàu thuyền hoạt động vận tải nội địa và quốc tế lên 20% (Điều 11, Điều 12, Thông tư 54/2018/TT-BGTVT)  Lý do: Khung giá dịch vụ cầu bến phao neo quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT được xây dựng trên cơ sở phí cầu bến, phao neo của Bộ Tài chính đã ban hành từ năm 2008. Mức thu từ năm 2008 đến nay vẫn giữ nguyên, không điều chỉnh. Mức thu quá thấp không đủ bù đắp chi phí tái đầu tư CSHT cảng biển. | Dự thảo điều chỉnh tăng khoảng 30% giá đối đa dịch vụ sử dụng cầu bến đối với tàu hoạt động nội địa. Giá dịch vụ đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế tạm thời chưa điều chỉnh, do mức giá đối với tàu hoạt động quốc tế cao hơn khoảng 80% so với giá tàu hoạt động nội địa. Việc điều chỉnh cần phải có lộ trình để tránh biến động quá lớn cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
|  | 2. Đề nghị điều chỉnh giá tối thiểu và tối đa đối với hành khách thông qua cầu cảng, bến phao tại cảng biển khai thác dịch vụ làm hàng hóa kết hợp đón tàu khách du lịch lên 3,5 USD/ người – 4,5 USD/người (Điều 12, Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT)  Lý do:  - Tại các cảng biển VN những năm gần đây, một số cảng phục vụ tàu khách có lượng tàu ngày càng tăng so với lượng tàu hàng, thời gian chiếm bến dài. Các cảng cũng phải đầu tư nhiều dịch vụ tiện ích cho khách du lịch.  - Các tàu khách GT lớn thường chiếm thêm 1 bến hoặc 1 phần bến liền kề ngoài bến tàu cập, các bến liền kề này phải ngừng hoạt động để đảm bảo an ninh cho tàu khách và hành khách thông qua cảng. Theo yêu cầu của tàu khách, cảng Đà Nẵng phải ngưng hoạt động xếp dỡ hàng hóa trước khi tàu cập 06 giờ đồng hồ, điều này ảnh hưởng đến hoạt động SXKD của cảng. | Không tiếp thu  Do tác động của dịch Covid ảnh hưởng đến du lịch của cả nước nói chung và du dịch bằng đường biển tại Việt Nam. Dự thảo tạm thời chưa điều chỉnh tăng giá đối với khách du lịch quốc tế thông qua cầu, bến, phao neo trong giai đoạn này để ổn định mức giá, góp phần thu hút hoạt động du lịch sau thời gian dài ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid. |
|  | 3. Cảng Đà Nẵng đề nghị bổ sung điều khoản vào Thông tư 54/2018/TT-BGTVT: “Giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo không gồm giá các dịch vụ gia tăng khác tại cầu, bến, phao neo”  Lý do:  - Giá dịch vụ tiện ích gia tăng bao gồm nhưng không giới hạn các dịch vụ sau: chi phí đảm bảo an ninh cầu bến, vệ sinh cầu bến, đầu tư đệm va tàu,....  - Trên thực tế các doanh nghiệp đã tính thêm một số nội dung này để đảm bảo doanh thu bù chi phí, duy trì hoạt động kinh doanh. Việc bổ sung nội dung trên giúp doanh nghiệp cảng có căn cứ rõ ràng khi đàm phán với khách hàng. | Không tiếp thu  Do dự thảo Thông tư đã điều chỉnh tăng giá dịch vụ sử dụng cầu, bến đối với tàu hoạt động nội địa. Việc cung cấp dịch vụ sử dụng cầu, bến phải bao gồm các dịch vụ thiết yếu để bảo đảm cho tàu vào, rời bốc dỡ hàng hoá hoặc đón trả khách được an toàn. |
| 09 | **Công ty TNHH Tân Cảng – Petro Cam Ranh** |  |
| (237/BC-TCPC ngày 04/5/2023) | Khung giá dịch vụ cầu, bến, phao neo đối với tàu thuyền hoạt động nội địa, quốc tế (Điều 11,12)  - Kiến nghị tăng mức giá trần lên 19 đồng/GT-giờ cho tàu nội (mức hiện tại 15 đồng/GT-giờ) và tăng mức giá trần lên 15-20% cho tàu quốc tế (mức hiện tại 0,0031 USD/GT-giờ)  Lý do: Giá dịch vụ cầu, bến, phao neo đã 12 năm không tăng (Quyết định 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008). | Dự thảo điều chỉnh tăng khoảng 30% giá đối đa dịch vụ sử dụng cầu bến đối với tàu hoạt động nội địa. Giá dịch vụ đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế tạm thời chưa điều chỉnh, do mức giá đối với tàu hoạt động quốc tế cao hơn khoảng 80% so với giá tàu hoạt động nội địa. Việc điều chỉnh cần phải có lộ trình để tránh biến động quá lớn cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
|  | - Đề nghị hướng dẫn cách thu, đối tượng chi trả giá dịch vụ thông qua cầu, bến, phao neo đối với hàng hóa đồng thời làm rõ danh mục hàng hóa cho phù hợp với quy định khung giá  Lý do: Hiện tại, Thông tư chưa quy định mức thu phí hàng hóa thông qua cầu, bến, phao neo cho tàu hoạt động vận tại nội địa. Cần làm rõ có hay không có quy định được tính thu phí hàng hóa thông qua cầu, bến, phao neo cho tàu hoạt động vận tải nội địa.  - Tại Điểm 1.1 Mục 1 Chương II Điều 12, quy định mức thu phí hàng hóa thông qua cầu, bến, phao neo trong trường hợp làm hàng tại cầu cảng, cần làm rõ mức phí này quy định cho nhóm hàng hóa nào. | Đối với đối tượng chi trả theo thoả thuận hợp đồng giữa doanh nghiệp cung cấp dịch vụ và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
| 10 | **Công ty TNHH LĐV Container Quốc tế cảng Sài Gòn - SSA** |  |
| (55/2023/QĐ-MGT-SSIT ngày 25/4/2023) | Các doanh nghiệp cảng phải bảo trì, duy tu cầu bến, phao neo định kỳ theo yêu cầu của các cơ quan quan lý, do đó Cảng đề xuất kiến nghị duy trì khung giá sử dụng cầu, bến, phao neo thuộc khu hàng hải đối với tàu thuyền, hàng hóa, hành khách hoạt động vận tải quốc tế. | Tiếp thu |
| 11 | **Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải** |  |
| (61/23/CTV-TV ngày 03/5/2023) | Công ty hiện đang áp dụng tính phí cầu bến đối với tàu ngoại theo đơn giá trong Thông tư 54/2018/TT-BGTVT, tuy nhiên đơn giá này đã áp dụng hơn 10 năm, đến hiện tại mức thu không đủ trang trải cho các chi phí liên quan. | Dự thảo điều chỉnh tăng khoảng 30% giá đối đa dịch vụ sử dụng cầu bến đối với tàu hoạt động nội địa. Giá dịch vụ đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế tạm thời chưa điều chỉnh, do mức giá đối với tàu hoạt động quốc tế cao hơn khoảng 80% so với giá tàu hoạt động nội địa. Việc điều chỉnh cần phải có lộ trình để tránh biến động quá lớn cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
| 12 | **Công ty CP Cảng Dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ** |
| (431/PM-ĐĐKTC ngày 28/4/2023) | Đề nghị tăng giá dịch vụ cầu bến cho tàu neo đậu tại cầu cảng so với mức giá trần đang áp dụng tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT |
| 13 | **Công ty TNHH Cảng Quốc tế Thị Vải** |  |
| (084/2023/CV-TVP ngày 18/5/2023) | Đề nghị tách riêng phí cầu bến hoạt động vận tải nội địa thành 2 loại: sà lan và tàu thuyền chạy tuyến đường biển. Cụ thể:  - Phí cầu bến cho tàu biển giữ nguyên;  - Phí cầu bến cho sà lan mỗi lần cập điều chỉnh như sau:   |  |  | | --- | --- | | DWT < 500MT | 500.000 đồng | | DWT 501 – 1000 MT | 1.000.000 đồng | | DWT 1001 – 2000 MT | 1.500.000 đồng | | DWT 2001 – 3000 MT | 2.000.000 đồng | | DWT 3001 – 4000 MT | 3.000.000 đồng | | DWT > 4000 MT | 3.500.000 đồng | | Không tiếp thu  Dự thảo Thông tư quy định chung cho tàu, thuyền vào rời, cảng biển mà không tách riêng phương tiện sà lan |
| 14 | **Công ty TNHH MTV Dịch vụ hàng hải Hậu Giang** |  |
| (80/HHHG ngày 19/4/2023) | Đề nghị đưa giá dịch vụ cầu, bến, phao neo, lai dắt, dịch vụ container vào danh mục các dịch vụ do Nhà nước quy định khung giá do dịch vụ này có dịch vụ này đặc biệt mang tính hạ tầng, có vai trò và chức năng kiến tạo, phát triển đất nước cần tách biệt với các dịch vụ đơn thuần khác. | Tiếp thu |
| 15 | **Công ty CP Cảng Đông Xuyên** |  |
| (133/CV-DXP ngày 17/10/2022) | Tăng 15% giá các dịch vụ tại Mục 2. Biểu khung giá dịch vụ cầu bến, phao neo để phù hợp với ảnh hưởng lạm phát làm tăng giá cả hàng năm, giúp doanh nghiệp có thêm chi phí tái đầu tư. | Dự thảo điều chỉnh tăng khoảng 30% giá đối đa dịch vụ sử dụng cầu bến đối với tàu hoạt động nội địa. Giá dịch vụ đối với tàu hoạt động tuyến quốc tế tạm thời chưa điều chỉnh, do mức giá đối với tàu hoạt động quốc tế cao hơn khoảng 80% so với giá tàu hoạt động nội địa. Việc điều chỉnh cần phải có lộ trình để tránh biến động quá lớn cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ |
|  | **Dịch vụ bốc dỡ container** |  |
| **01** | **Công ty TNHH Cảng Công-ten-nơ Quốc tế Cái Lân** |  |
| (CICT/2023.50/CV-Ex ngày 28/4/2023) | a. Đề xuất tăng khung giá dịch vụ xếp dỡ container nội địa và bốc dỡ container từ sà lan, gần với khung giá dịch vụ xếp dỡ container quốc tế.  b. Áp dụng khung giá dịch vụ bốc dỡ container mới áp dụng đối với cảng CICT và Lạch Huyện để tương xứng với chất lượng dịch vụ cảng  - Khung giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Loại container | Khung giá mới áp dụng cho cảng CICT và Lạch Huyện | | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | | | Giá tối thiểu | Giá tối đa | | 1.1. Container 20 feet |  |  | | Có hàng | 73 | 84 | | Rỗng | 45 | 56 | | 1.2. Container 40 feet |  |  | | Có hàng | 108 | 123 | | Rỗng | 69 | 78 | | 1.3. Container trên 40 feet |  |  | | Có hàng | 119 | 137 | | Rỗng | 76 | 87 | | Dự thảo đã điều chỉnh khung giá dịch vụ đối với cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép – Thị Vải, mức điều chỉnh 10% |
|
|
| - Khung giá dịch vụ bốc dỡ container quá cảnh, trung chuyển:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Loại container | Khung giá mới áp dụng cho cảng CICT và Lạch Huyện | | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | | | Giá tối thiểu | Giá tối đa | | 1.1. Container 20 feet |  |  | | Có hàng | 43 | 50 | | Rỗng | 27 | 34 | | 1.2. Container 40 feet |  |  | | Có hàng | 64 | 74 | | Rỗng | 41 | 48 | | 1.3. Container trên 40 feet |  |  | | Có hàng | 71 | 83 | | Rỗng | 45 | 52 | |  |
|  | - Khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Loại container | Khung giá mới áp dụng cho cảng CICT và Lạch Huyện | | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | | | Giá tối thiểu | Giá tối đa | | 1.1. Container 20 feet |  |  | | Có hàng | 696.000 | 1.160.000 | | Rỗng | 696.000 | 1.160.000 | | 1.2. Container 40 feet |  |  | | Có hàng | 1.160.000 | 1.972.000 | | Rỗng | 1.160.000 | 1.972.000 | | 1.3. Container trên 40 feet |  |  | | Có hàng | 1.160.000 | 1.972.000 | | Rỗng | 1.160.000 | 1.972.000 | | Dịch vụ vận tải container nội địa chủ yếu do chủ tàu Việt Nam đảm nhận, trong giai đoạn các chủ tàu trong nước còn rất nhiều khó khăn, giá cước đã giảm xuống thấp, nguồn hàng giảm, trong khi chủ tàu đang trong giai đoạn chuyển đổi sử dụng nguyên liệu sạch, giảm khí thải cac-bon theo chỉ đạo của Chính phủ. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đang trong giai đoạn triển khai Đề án phát triển đội tàu biển Việt Nam, trong đó có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phát triển đội tàu. Với các lý do nêu trên, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tạm thời chưa điều chỉnh tăng giá |
| - Khung giá dịch vụ bốc dỡ 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:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Loại container | Khung giá mới áp dụng cho cảng CICT và Lạch Huyện | | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | | | Giá tối thiểu | Giá tối đa | | 1.1. Container 20 feet |  |  | | Có hàng | 30 | 56 | | Rỗng | 30 | 50 | | 1.2. Container 40 feet |  |  | | Có hàng | 50 | 85 | | Rỗng | 50 | 85 | | 1.3. Container trên 40 feet |  |  | | Có hàng | 50 | 85 | | Rỗng | 50 | 85 | | Dự thảo đã điều chỉnh nội dung của khung giádịch vụ bốc dỡ 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, tuy nhiên mức điều chỉnh phải dựa trên tình hình hoạt động thực tế của khu vực |
|  | c. Đề xuất ban hành quy định giá sàn đối với dịch vụ bốc dỡ hàng rời tổng hợp tại cảng biển Việt Nam. |  |
| **02** | **Công ty Cổ phần cảng Hải Phòng** |  |
| (1402/CHP-KD ngày 10/5/2023) | 1. Đối với dịch vụ bốc dỡ container nội địa vận chuyển bằng sà lan/ phương tiện vận tải thủy nội địa, cảng Hải Phòng đề nghị Thông tư tách riêng 2 phương tiện tàu và sà lan hoặc không quy định mức giá bốc dỡ container vận chuyển bằng sà lan. Trường hợp Thông tư yêu cầu quy định mức giá bốc dỡ container vận chuyển bằng sà lan, đề nghị giá bốc dỡ từ sà lan phải cao hơn giá bốc dỡ từ tàu và có lộ trình tăng theo giá bốc dỡ cont từ tàu. Giá dịch vụ đề xuất sửa đổi như sau:   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Loại container | Giá tối đa Thông tư 54 | | Đề nghị điều chỉnh | | | Tàu (sà lan) – Bãi cảng | Tàu (sà lan) – Sà lan, ô tô, toa | Tàu (sà lan) – Bãi cảng | Tàu (sà lan) – Sà lan, ô tô, toa | |  |  |  |  | | 1.1. Cont 20’ |  |  |  |  | | Có hàng | 427.000 | 342.000 | 730.000 | 660.000 | | Rỗng | 218.000 | 174.000 | 460.000 | 420.000 | | 1.2. Cont 40’ |  |  |  |  | | Có hàng | 627.000 | 502.000 | 1.130.000 | 1.020.000 | | Rỗng | 331.000 | 265.000 | 730.000 | 660.000 | | 1.3. Cont > 40’ |  |  |  |  | | Có hàng | 940.000 | 752.000 | 1.540.000 | 1.390.000 | | Rỗng | 498.000 | 398.000 | 980.000 | 880.000 |   \* Lý do đề xuất:  - Sà lan nên được coi là một trong các phương tiện giao nhận hàng/vận chuyển nội địa của chủ hàng, tương tự phương tiện vận chuyển đường bộ (ô tô).  - Từ năm 2022 trở về trước, cảng Hải Phòng áp dụng giá xếp dỡ tác nghiệp Bãi – Sà lan bằng giá xếp dỡ Bãi – Tàu và thấp hơn tác nghiệp Bãi – Ô tô. Trong khi chi phí tác nghiệp đối với sà lan cao hơn đối với ô tô do cảng phải sử dụng thiết bị hỗ trợ nâng/hạ container và xe cảng để vận chuyển.  - Cảng không có bến sà lan chuyên dụng nên phải bố trí cầu cảng phục vụ khai thác tàu để phục vụ sà lan khi chủ hàng yêu cầu.  - Thời gian làm hàng sà lan chậm, sà lan chiếm cầu cảng, năng suất xếp dỡ thấp trong khi cước Cảng thu cầu bến sà lan không đáng kể. | Dự thảo đã điều chỉnh nội dung của khung giá vận tải đối với tác nghiệp Tàu (sà lan) – Sà lan, tuy nhiên mức điều chỉnh phải dựa trên tình hình hoạt động thực tế của khu vực |
| 2. Giá dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu  a) Đối với container xuất nhập khẩu thông thường  - Tăng giá bốc dỡ container từ Tàu/Sà lan - Bãi (CY) lên 30% để tiệm cận với giá bình quân trong khu vực. Lộ trình tăng 10% mỗi năm trong 03 năm tiếp theo. | Dự thảo Thông tư điều chỉnh tăng 10%, giá dịch vụ bốc dỡ container khu vực I |
| - Tăng giá xếp dỡ container tác nghiệp Tàu/Sà lan – Sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng (Shipside) để **chênh lệch mức giá giữa tác nghiệp CY và tác nghiệp Shipside là 10% (giá Shipside bằng 90% giá CY) và tiến tới hai mức giá bằng nhau**. Lý do: đây là tác nghiệp chỉ tồn tại duy nhất ở Hải Phòng, các hãng tàu sử dụng dịch vụ shipside đưa container ra các bãi ngoài làm ảnh hưởng tới kinh doanh khai thác cảng.  - Đề nghị chỉ quy định mức giá tối thiểu, không quy định mức giá tối đa | Tiếp thu |
| b) Đối với dịch vụ bốc dỡ 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 biển để xuất hàng, chuyển cảng đích theo quy định tại điểm 6 Điều 4 Thông tư 54/2018/TT-BGTVT:  - Khung giá dịch vụ này chỉ bằng 18% so với giá bốc dỡ container XNK, thậm chí thấp hơn giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa trong khi quy trình, chi phí không khác biệt.  - Về tác nghiệp, dịch vụ bốc dỡ container XNK và dịch vụ bốc dỡ container phục vụ vận chuyển qua lại giữa các cảng biển để xuất hàng, chuyển cảng đích là như nhau.  *Kiến nghị*: đề nghị điều chỉnh tăng khung giá dịch vụ bốc dỡ container phục vụ vận chuyển qua lại giữa các cảng biển để xuất hàng, chuyển cảng đích tối thiểu bằng mức giá dịch vụ bốc dỡ container XNK thông thường. | Dự thảo đã điều chỉnh nội dung của khung giádịch vụ bốc dỡ 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, tuy nhiên mức điều chỉnh phải dựa trên tình hình hoạt động thực tế của khu vực |
| c) Đối với dịch vụ bốc dỡ container quá cảnh, trung chuyển: Đề xuất bằng 75% giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập tái xuất và chỉ quy định mức giá tối thiểu, không quy định mức giá tối đa | Không tiếp thu, do pháp luật quy định Bộ Giao thông vận tải quy định khung giá dịch vụ bốc dỡ container |
| **03** | **Công ty TNHH Cảng container Quốc tế Tân cảng Hải Phòng** |  |
| 520/HICT-KD ngày 28/4/2023 | - Đề nghị điều chỉnh khung giá sàn – giá trần của dịch vụ bốc dỡ container (container nhập khẩu, xuất khẩu tạm nhập, tái xuất; container quá cảnh, trung chuyển) áp dụng đối với khu vực bến cảng nước sâu Lạch Huyện tăng 30% so với khung giá tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT  - Đề nghị điều chỉnh khung giá sàn – giá trần của dịch vụ bốc dỡ container (container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất; container quá cảnh, trung chuyển) áp dụng đối với khu vực I (trừ khu vực Lạch Huyện) đảm bảo khoảng cách giá giữa các cảng này và khu vực Lạch Huyện không lớn hơn khoảng cách hiện nay; và đảm bảo giá trần của các cảng KVI cao hơn giá sàn của Lạch Huyện để bảo đảm tính cạnh tranh giữa khu vực Lạch Huyện và Đình Vũ, đặc biệt trong thời gian sắp tới khu vực Lạch Huyện sẽ có thêm 2 bến cảng mới ra đời.  - Đề nghị ban hành Quyết định điều chỉnh khung giá dịch vụ chậm nhất 6 tháng trước thời điểm áp dụng nhằm bảo đảm thời gian cho cảng và hãng tàu đàm phán điều chỉnh hợp đồng phù hợp với quy định của khung giá dịch vụ.Huyện.Huyê  - | Dự thảo Thông tư đã điều chỉnh tăng 10% giá dịch vụ tại khu vực I và khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện. |
| 04 | **Công ty CP Xanh VIP**  **VIP GREENPORT** |  |
| (36/CV-VGR ngày 28/4/2023) | 1. Đề xuất sửa đổi Mục 3, Điều 11, Khoản 1: Khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại khu vực I đối với container nội địa như sau:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Loại container | Khung giá dịch vụ | | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | Tàu (Sà lan) ↔ Sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng | | Giá tối thiểu | | | 1.1. Container 20 feet |  |  | | Có hàng | 750.000 | 600.000 | | Rỗng | 530.000 | 424.000 | | 1.2. Container 40 feet |  |  | | Có hàng | 1.010.000 | 808.000 | | Rỗng | 760.000 | 608.000 | | 1.3. Container trên 40 feet |  |  | | Có hàng | 1.120.000 | 896.000 | | Rỗng | 820.000 | 656.000 | | Dịch vụ vận tải container nội địa chủ yếu do chủ tàu Việt Nam đảm nhận, trong giai đoạn các chủ tàu trong nước còn rất nhiều khó khăn, giá cước đã giảm xuống thấp, nguồn hàng giảm, trong khi chủ tàu đang trong giai đoạn chuyển đổi sử dụng nguyên liệu sạch, giảm khí thải cac-bon theo chỉ đạo của Chính phủ. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đang trong giai đoạn triển khai Đề án phát triển đội tàu biển Việt Nam, trong đó có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phát triển đội tàu. Với các lý do nêu trên, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tạm thời chưa điều chỉnh tăng giá |
|  | 3. Đề xuất điều chỉnh Mục 3, Điều 14, khoản 6: Khung giá dịch vụ bốc dỡ 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   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Loại container** | **Khung giá dịch vụ** | | | **Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng** | **Tàu (Sà lan) ↔ Sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng** | | **Giá tối thiểu** | | | 1.1. Container 20 feet |  | | | Có hàng | 33 | | | Rỗng | 20 | | | 1.2. Container 40 feet |  | | | Có hàng | 50 | | | Rỗng | 29 | | | 1.3. Container trên 40 feet |  | | | Có hàng | 57 | | | Rỗng | 34 | | | Dự thảo đã điều chỉnh nội dung của khung giádịch vụ bốc dỡ 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, tuy nhiên mức điều chỉnh phải dựa trên tình hình hoạt động thực tế của khu vực |
| 05 | **Công ty Cổ phần Tân cảng 128 – HP** |  |
| (284/TC128-KD ngày 28/4/2023) | Đối với tác nghiệp xếp dỡ Bãi – Sà lan theo quy định Thông tư 54/2018/TT-BGTVT chưa thực sự phù hợp với đặc điểm khai thác và giá thành của Cảng. Đơn giá xếp dỡ theo tác nghiệp Bãi – Sà lan hiện đang đang áp dụng theo khung giá xếp dỡ container nội địa rất thấp, không đủ bù đắp chi phí, doanh nghiệp không thể cân đối giá thành giữa các tác nghiệp.  *Kiến nghị*: đề xuất tách riêng phương án xếp dỡ Bãi – Sà lan, đồng thời tăng 30% đơn giá trần đối với tác nghiệp xếp dỡ container Bãi – Sà lan. | Dịch vụ vận tải container nội địa chủ yếu do chủ tàu Việt Nam đảm nhận, trong giai đoạn các chủ tàu trong nước còn rất nhiều khó khăn, giá cước đã giảm xuống thấp, nguồn hàng giảm, trong khi chủ tàu đang trong giai đoạn chuyển đổi sử dụng nguyên liệu sạch, giảm khí thải cac-bon theo chỉ đạo của Chính phủ. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đang trong giai đoạn triển khai Đề án phát triển đội tàu biển Việt Nam, trong đó có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phát triển đội tàu. Với các lý do nêu trên, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tạm thời chưa điều chỉnh tăng giá |
| 06 | **CTCP Cảng Nam Đình Vũ** |  |
| (0305/NDV ngày 03/5/2023) | a) Khung giá dịch vụ Tàu - Bãi cảng:  Đề xuất tách riêng dịch vụ bốc dỡ tàu – bãi cảng, không gộp chung với quy định bốc dỡ giữa tàu (Sà lan) – Bãi cảng như quy định tại Điều 14.1 Thông tư 54/2018/TT-BGTVT và điều chỉnh giá bốc dỡ này vì đơn giá sàn theo Thông tư 54 hiện rất thấp, cụ thể:  - So với đơn giá bốc dỡ bình quân của các cảng trong khu vực: Giá đang áp dụng tại Nam Đình Vũ (33USD/Teu) đang thấp hơn nhiều, chỉ bằng 32% giá bốc dỡ bình quân các cảng trong khu vực (101USD/Teu)  - So với mức THC: Giá bốc dỡ cảng thu được từ hãng tàu chỉ là 33USD/Teu - chưa tới 30% mức mà hãng tàu thu của chủ hàng XNK, trong khi theo thông lệ quốc tế, tỷ lệ này hãng tàu phải trả cho cảng là 80% so với mức họ thu từ chủ hàng XNK;  - So với giá thành của cảng: với quy mô đầu tư đồng bộ, hiện đại, cơ cấu giá thành của cảng hiện cao hơn 30-60% giá sàn đang được quy định. | Dự thảo Thông tư đã điều chỉnh tăng 10% giá dịch vụ tại khu vực I và giá dịch vụ đối với tác nghiệp Tàu (sà lan) – Sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng |
| b) Khung giá dịch vụ Tàu (Sà lan) – Sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng (Shipside)  - Các cảng khu vực Hải Phòng hiện đều nâng cao năng lực xếp dỡ thông qua đầu tư hệ thống hậu phương vững chắc, đủ đáp ứng yêu cầu khách hàng. Chỉ có khu vực Hải Phòng là nơi duy nhất trên thế giới còn áp dụng hình thức shipside lạc hậu. Việc điều chỉnh giá dịch vụ shipside sẽ góp phần hạn chế, loại bỏ phương thức đang có nhiều hạn chế này (ảnh hưởng an toàn chất xếp, không kiểm soát được trọng tải, chậm tiến độ giải phóng tàu,...) | Tiếp thu |
| c) Khung giá dịch vụ Sà lan - Bãi cảng: Đề xuất tách riêng dịch vụ bốc dỡ sà lan – bãi cảng, không gộp chung với quy định bốc dỡ giữa tàu (Sà lan) – Bãi cảng như quy định tại Điều 14.1 Thông tư 54/2018/TT-BGTVT và điều chỉnh giá bốc dỡ này.  Lý do: giá nâng hạ sà lan vận chuyển hàng XNK sau thông quan đang bằng giá bốc dỡ container nội địa theo quy định tại Điều 14.1 Thông tư 54/2018/TT-BGTVT, thấp hơn nhiều so với giá thành dịch vụ này; giá nâng hạ sà lan cho hàng chuyển cảng đích hiện thấp hơn nhiều lần so với giá thành, và thấp hơn so với tác nghiệp tương tự cho hàng XNK sau thông quan. | Dự thảo Thông tư đã điều chỉnh tăng 10% giá dịch vụ tại khu vực I và giá dịch vụ đối với tác nghiệp Tàu (sà lan) – Sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng |
| 07 | **Công ty CP Đầu tư và Phát triển cảng Đình Vũ** |  |
| (105/CĐV-KHKD ngày 28/4/2023) | - Đề xuất bỏ các điểm 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 3.1, 3.2 và 3.3 Mục II Điều 12 Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT. | Tiếp thu, dự thảo đã bỏ các điểm 1.1, 1.2, 1.3, 1.4. Các nội dung còn lại vẫn giữ nguyên. |
| - Xúc tiến nâng giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container theo lộ trình do hiện tại mức giá quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT quá thấp, gây thiệt hại cho các doanh nghiệp cảng biển (đặc biệt là KVI). Điều chỉnh khung giá dịch vụ bốc dỡ container ở khu vực I (Điều 14,15,16) lên ngang bằng KVII và KVIII.  - Nâng mức giá tối đa tại Điều 14,15,16 hoặc bỏ mức giá trần, đặc biệt giá tối đa trong khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa | Tiếp thu |
| - Điều chỉnh khung giá tại Điều 14, 15, 16 - Khung giá Tàu (sà lan) – Sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng bằng với đơn giá Tàu (Sà lan) – Bãi cảng hoặc bỏ quy định tác nghiệp Tàu/ Sà lan – Sà lan/ Ô tô (shipside), chỉ quy định khung giá đối với tác nghiệp Tàu/Sà lan – Bãi (CY) để phù hợp thông lệ quốc tế. | **Tiếp thu** |
| - Nâng mức giá tối thiểu tại khoản 6 Điều 14 và khoản 8 Điều 16 – Khung giá dịch vụ bốc dỡ container từ Tàu (Sà lan) sang bãi cảng và ngược lại áp dụng đối với bố dỡ container phục vụ vận chuyển qua lại giữa các cảng để xuất hàng, chuyển cảng đích. | Dự thảo đã điều chỉnh nội dung của khung giádịch vụ bốc dỡ 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, tuy nhiên mức điều chỉnh phải dựa trên tình hình hoạt động thực tế của khu vực |
| - Hiệu lực Thông tư sửa đổi: hiệu lực từ 01/01/2024 |  |
| 08 | **Công ty CP Cảng Dịch vụ dầu khí Đình Vũ** |  |
| (167/PTSC DV-KD ngày 04/5/2023) | a. Đề xuất sửa đổi Mục 3, Điều 14, Khoản 1: Khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại khu vực I đối với container nội địa như sau:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Loại container | Khung giá dịch vụ | | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | Tàu (Sà lan) ↔ Sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng | | Giá tối thiểu | | | 1.1. Container 20 feet |  |  | | Có hàng | 700.000 | 500.000 | | Rỗng | 480.000 | 324.000 | | 1.2. Container 40 feet |  |  | | Có hàng | 950.000 | 710.000 | | Rỗng | 700.000 | 508.000 | | 1.3. Container trên 40 feet |  |  | | Có hàng | 1.000.000 | 850.000 | | Rỗng | 780.000 | 550.000 | | Không tiếp thu  Dịch vụ vận tải container nội địa chủ yếu do chủ tàu Việt Nam đảm nhận, trong giai đoạn các chủ tàu trong nước còn rất nhiều khó khăn, giá cước đã giảm xuống thấp, nguồn hàng giảm, trong khi chủ tàu đang trong giai đoạn chuyển đổi sử dụng nguyên liệu sạch, giảm khí thải cac-bon theo chỉ đạo của Chính phủ. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đang trong giai đoạn triển khai Đề án phát triển đội tàu biển Việt Nam, trong đó có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phát triển đội tàu. Với các lý do nêu trên, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tạm thời chưa điều chỉnh tăng giá |
| b. Đề xuất sửa đổi Mục 3, Điều 14, Khoản 2: khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại KVI (không áp dụng đối với bến cảng quốc tế Lạch Huyện) đối với container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập tái xuất như sau (tăng giá tối thiểu theo lộ trình):  - Tác nghiệp Tàu (Sà lan) - Bãi:   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Năm** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **Từ 2028** | | **Cont 20’** |  |  |  |  |  | | Có hàng | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | | Rỗng | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | | **Cont 40’** |  |  |  |  |  | | Có hàng | 52 | 54 | 56 | 58 | 60 | | Rỗng | 31 | 33 | 35 | 37 | 39 | | **Cont >40’** |  |  |  |  |  | | Có hàng | 59 | 61 | 63 | 65 | 67 | | Rỗng | 36 | 38 | 40 | 42 | 44 | | Dự thảo Thông tư đã điều chỉnh tăng 10% giá dịch vụ tại khu vực I và khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện. |
| - Tác nghiệp Tàu (Sà lan) – Sà lan, toa xe, ô tô: |  |
| |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Năm** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **Từ 2028** | | **Cont 20’** |  |  |  |  |  | | Có hàng | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | | Rỗng | 21 | 22 | 23 | 23 | 23 | | **Cont 40’** |  |  |  |  |  | | Có hàng | 52 | 54 | 56 | 58 | 60 | | Rỗng | 31 | 33 | 34 | 34 | 34 | | **Cont >40’** |  |  |  |  |  | | Có hàng | 59 | 61 | 63 | 65 | 67 | | Rỗng | 36 | 38 | 40 | 42 | 44 | |  |
| c. Sửa đổi Mục 3, Điều 14, khoản 6: Khung giá dịch vụ bốc dỡ container từ tàu (sà lan) – bãi cảng và ngược lại áp dụng đối với container phục vụ vận chuyển qua lại giữa các cảng để xuất hàng, chuyển cảng đích:   |  |  | | --- | --- | | Loại container | Khung giá dịch vụ | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | | Giá tối thiểu | | 1.1. Container 20 feet |  | | Có hàng | 30 | | Rỗng | 18 | | 1.2. Container 40 feet |  | | Có hàng | 45 | | Rỗng | 25 | | 1.3. Container trên 40 feet |  | | Có hàng | 50 | | Rỗng | 30 | | Dự thảo đã điều chỉnh nội dung của khung giádịch vụ bốc dỡ 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, tuy nhiên mức điều chỉnh phải dựa trên tình hình hoạt động thực tế của khu vực |
| 9 | **Công ty TNHH Cảng quốc tế Nghi Sơn** |  |
| (019/CV.23/NSIP-BCĐ ngày 26/4/2023) | Khung giá dịch vụ xếp dỡ Tàu (sà lan) – bãi cảng đối với hàng container nói chung và đặc biệt là là container nội địa đang thấp hơn nhiều so với giá thành dịch vụ của cảng. Do đó, cảng đề xuất tăng khung giá 25%. | Không tiếp thu  Dịch vụ vận tải container nội địa chủ yếu do chủ tàu Việt Nam đảm nhận, trong giai đoạn các chủ tàu trong nước còn rất nhiều khó khăn, giá cước đã giảm xuống thấp, nguồn hàng giảm, trong khi chủ tàu đang trong giai đoạn chuyển đổi sử dụng nguyên liệu sạch, giảm khí thải cac-bon theo chỉ đạo của Chính phủ. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đang trong giai đoạn triển khai Đề án phát triển đội tàu biển Việt Nam, trong đó có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phát triển đội tàu. Với các lý do nêu trên, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tạm thời chưa điều chỉnh tăng giá |
| 10 | **Công ty CP Cảng Nghệ Tĩnh** |  |
| (100/CNT-KHKD ngày 26/4/2023) | Doanh nghiệp phải đầu tư thiết bị đồng bộ, giá nguyên vật liệu tăng cao,... do đó đề xuất tăng đơn giá bốc dỡ container lên 30-50% so với đơn giá quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT | Không tiếp thu  Dịch vụ vận tải container nội địa chủ yếu do chủ tàu Việt Nam đảm nhận, trong giai đoạn các chủ tàu trong nước còn rất nhiều khó khăn, giá cước đã giảm xuống thấp, nguồn hàng giảm, trong khi chủ tàu đang trong giai đoạn chuyển đổi sử dụng nguyên liệu sạch, giảm khí thải cac-bon theo chỉ đạo của Chính phủ. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đang trong giai đoạn triển khai Đề án phát triển đội tàu biển Việt Nam, trong đó có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phát triển đội tàu. Với các lý do nêu trên, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tạm thời chưa điều chỉnh tăng giá |
| 11 | **Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng** |  |
| (514/CĐN-KD ngày 27/4/2023) | 3. Đề xuất sửa đổi Mục 3, Điều 15, khoản 1, Thông tư 54/2018/TT-BGTVT về khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tại KVII chưa bao gồm thuế GTGT, đề xuất áp dụng từ ngày 01/01/2024 và có lộ trình tăng 5-10%/năm cho các năm tiếp theo:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Loại container | Khung giá dịch vụ | | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | | | Giá tối thiểu | Giá tối đa | | 1.1. Container 20 feet |  |  | | Có hàng | 380.000 | 545.000 | | Rỗng | 193.000 | 277.000 | | 1.2. Container 40 feet |  |  | | Có hàng | 572.000 | 818.000 | | Rỗng | 292.000 | 418.000 | | 1.3. Container trên 40 feet |  |  | | Có hàng | 687.000 | 981.000 | | Rỗng | 350.000 | 501.000 |   Lý do: Khung giá đề xuất bằng với Quyết định 3863/QĐ-BGTVT ngày 01/12/2016. Khung giá hiện tại quá thấp, doanh thu ko đủ bù đắp chi phí. | Không tiếp thu  Dịch vụ vận tải container nội địa chủ yếu do chủ tàu Việt Nam đảm nhận, trong giai đoạn các chủ tàu trong nước còn rất nhiều khó khăn, giá cước đã giảm xuống thấp, nguồn hàng giảm, trong khi chủ tàu đang trong giai đoạn chuyển đổi sử dụng nguyên liệu sạch, giảm khí thải cac-bon theo chỉ đạo của Chính phủ. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đang trong giai đoạn triển khai Đề án phát triển đội tàu biển Việt Nam, trong đó có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phát triển đội tàu. Với các lý do nêu trên, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa tạm thời chưa điều chỉnh tăng giá |
| 4. Đề xuất sửa đổi Mục 3, Điều 15, khoản 12, Thông tư 54/2018/TT-BGTVT về khung giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu và tạm nhập tái xuất tại khu vực II chưa bao gồm thuế GTGT, đề xuất áp dụng từ ngày 01/01/2024 và có lộ trình tăng 5-10%/năm cho các năm tiếp theo:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Loại container | Khung giá dịch vụ | | | Tàu (Sà lan) ↔ Bãi cảng | | | Giá tối thiểu | Giá tối đa | | 1.1. Container 20 feet |  |  | | Có hàng | 54 | 54 | | Rỗng | 32 | 40 | | 1.2. Container 40 feet |  |  | | Có hàng | 81 | 94 | | Rỗng | 43 | 52 | | 1.3. Container trên 40 feet |  |  | | Có hàng | 102 | 132 | | Rỗng | 54 | 70 | | Không tiếp thu  Giá dịch vụ tại khu vực II hiện nay đã cao nhất cả nước, đồng thời đối với khu vực miền trung tàu container hoạt động còn hạn chế, một số tỉnh, thành đang áp dụng chính sách hỗ trợ giảm chi phí để thu hút tàu vào cảng. Việc tăng giá khu vực II tại thời điểm này sẽ làm tăng chi phí cho chủ tàu, sẽ làm hạn chế việc hãng tàu mở tuyến tại khu vực này. |
| 12 | **Công ty TNHH Cảng Quốc tế SP-PSA** |  |
| (văn bản đề ngày 04/5/2023) | Đề xuất điều chỉnh khung giá dịch vụ container nhập khẩu, xuất khẩu và tạm nhập, tái xuất tăng 25-30% do với đơn giá đang áp dụng tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT có hiệu lực trong năm 2023 và điều chỉnh tăng khung giá dịch vụ bốc dỡ 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 bằng 25-30% so với container xuất nhập khẩu. |  |
| 13 | **Công ty TNHH Cảng Quốc tế Tân Cảng – Cái Mép** |  |
| (197/CV-TCIT-23 ngày 25/4/2023) | Đề nghị ban hành Quyết định điều chỉnh tăng 30% giá sàn dịch vụ bốc dỡ “container xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập tái xuất”, “container trung chuyển, quá cảnh”, “container nội địa” quy định tại Thông tư 54/2018/TT-BGTVT nhằm bảo đảm hiệu quả kinh doanh cho doanh nghiệp khai thác cảng biển. |  |
| Đề nghị ban hành quy định giá tối thiểu, không quy định giá tối đa để cảng có cơ sở đàm phán mức giá phù hợp, tiệm cận với giá của các nước trong khu vực. |  |
| Đề nghị ban hành Quyết định điều chỉnh khung giá chậm nhất 06 tháng trước thời điểm áp dụng nhằm đảm bảo thời gian để cảng và các hãng tàu đàm phán điều chỉnh hợp đồng phù hợp. |  |
| 14 | **Công ty TNHH LĐV Container Quốc tế cảng Sài Gòn - SSA** |  |
| (55/2023/QĐ-MGT-SSIT ngày 25/4/2023) | Đối với cảng biển khu vực cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải:  Đề xuất tăng khung giá dịch vụ tối thiển xếp dỡ container từ tàu và sà lan cho hàng hóa nhập khẩu, xuất khẩu, trung chuyển, nội địa lên ít nhất 20% so với giá tối thiểu đã được quy định tại Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT từ ngày 01/7/2023 và có lộ trình quy định tăng mỗi năm 10% cho các năm sau đến năm 2027 | Dự thảo Thông tư điều chỉnh tăng 10% khung giá dịch vụ bốc dỡ container cho khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép Thị Vải. Với mức tăng 20% như đề xuất của doanh nghiệp sẽ làm biến động mức giá quá lớn, ảnh hưởng tới chi phí của chủ tàu và hoạt động XNK hàng hoá |
| - Đề xuất bỏ cơ chế giá sàn, giá trần, chỉ sử dụng một thông số giá duy nhất và quy định các cảng không được áp dụng mức giá thấp hơn mức giá quy định | Không tiếp thu  Pháp luật quy định Bộ GTVT ban hành khung giá |
| - Bổ sung, đa dạng hóa đơn giá các dịch vụ cho khai thác hàng container vào quy định giá của cơ quan nhà nước |  |
| 15 | **Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn** |  |
| (1277/TCg-KHKD) | A. Giá dịch vụ bốc dỡ container tại khu vực III (không áp dụng đối với khu vực bến cảng Cái mép, Thị Vải và khu vực bến cảng Đồng bằng sông Cửu Long):  - Đề nghị điều chỉnh tăng khoảng 15% khung giá dịch vụ bốc dỡ “container xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập, tái xuất”, “container trung chuyển, quá cảnh” quy định tại Thông tư 54/2018.  - Đề nghị điều chỉnh tăng 30% khung giá dịch vụ bốc dỡ “container nội địa” quy định tại Thông tư 54/2018. | Dự thảo Thông tư điều chỉnh tăng 10% khung giá tại khu vực III. Không điều chỉnh khung giá nội địa |
|  | B, Giá dịch vụ bốc dỡ container tại bến cảng quốc tế Lạch Huyện và khu vực bến cảng Cái Mép, Thị Vải:  - Đề nghị điều chỉnh tăng khoảng 30% khung giá dịch vụ bốc dỡ “container xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập, tái xuất”, “container trung chuyển, quá cảnh”, “container nội địa” quy định tại Thông tư 54/2018. | Dự thảo Thông tư điều chỉnh tăng 10% khung giá dịch vụ bốc dỡ container cho khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép Thị Vải. Với mức đề xuất 30% của doanh nghiệp sẽ làm biến động mức giá quá lớn, ảnh hưởng tới chi phí của chủ tàu và hoạt động XNK hàng hoá |
|  | C, Các đề xuất khác:  - Đề nghị Bộ GTVT xem xét ban hành quy định “Giá tối thiểu” không quy định “Giá tối đa” đối với dịch vụ bốc dỡ container để các đơn vị cảng có cơ sở đàm phán mức giá phù hợp. | Không tiếp thu  Pháp luật quy định Bộ GTVT ban hành khung giá dịch vụ bốc dỡ container |
| Đề nghị Bộ GTVT ban hành Quyết định điều chỉnh Khung giá dịch vụ ít nhất 06 tháng trước thời điểm áp dụng nhằm bảo đảm thời gian để cảng và các hãng tàu đàm phán điều chỉnh hợp đồng phù hợp. | Thời gian có hiệu lực của Thông tư theo quy định của pháp luật |
| 16 | **Công ty CP Vận tải và Thương mại Quốc tế** |  |
| (146/PTKD-ITC ngày 12/5/2032) | Đề xuất điều chỉnh tăng khung giá dịch vụ xếp dỡ container, đặc biệt là mức giá sàn dịch vụ xếp dỡ.  Lý do:  - Chi phí đầu vào của hoạt động khai thác cảng liên tục tăng.  - Giá sàn dịch vụ bốc dỡ container tại Việt Nam còn thấp so với các nước khu vực (giá xếp dỡ cont 20’ tại Cái Mép chỉ bằng 40% mức giá của Hong Kong, 47% so với mức giá cảng Singapore hay 80% so với mức giá cảng Phnom Penh (Campuchia). | Dự thảo Thông tư điều chỉnh tăng 10% khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại khu vực I, khu vực III và Nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép Thị Vải |
|  | **Dịch vụ lai dắt** |  |
| 01 | **Công ty Xăng dầu B12** |  |
| (215/PLXCDB12-KD ngày 27/4/2023) | Trong quá trình thực hiện quy định tại điểm b khoản 1 Điều 21 Thông tư 54/2018/TT-BGTVT, thời gian lai dắt tàu thuyền phải có xác nhận của thuyền trưởng tàu được lai hoặc hoa tiêu dẫn tàu, khiến doanh nghiệp gặp khó khăn như sau: Khi kết thúc hoạt động lai dắt, thuyền trưởng tàu lai dắt và cán bộ hoa tiêu đều rời vị trí và di chuyển, đặc biệt là tàu nước ngoài nên rất khó khăn để gặp và xin xác nhận thời gian lai dắt bới thuyền trưởng tàu được lai hoặc hoa tiêu ngay.  Theo quy định, việc phát hóa đơn điện tử phải thực hiện trong ngày, do đó việc ký xác nhận sau rất bất cập về thời gian và gây khó khăn trong quá trình phát hành hóa đơn. Do đó, doanh nghiệp đều xuất sửa đổi điểm 3 khoản b Mục 1 Điều 21: *thời gian lai dắt tàu thuyền phải có xác nhận của thuyền trưởng tàu được lại hoặc hoa tiêu dẫn tàu hoặc người làm đại lý cho tàu được lai dắt*. | Tiếp thu, dự thảo đã điều chỉnh lại đối với thời gian lai dắt trên 2 giờ mới cần xác nhận, hình thức xác nhận theo hướng giảm thủ tục, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. |
| 02 | **Công ty CP Cảng Quảng Ninh** |  |
| (195/2023/CQN-KHKD ngày 25/4/2023) | Sửa đổi điểm b khoản 1 Điều 21: “... Thời gian lai dắt tàu thuyền **trên 02 giờ** phải có xác nhận của thuyền trưởng tàu được lai hoặc hoa tiêu dẫn tàu đó”.  - Lý do: Nhằm giảm thủ tục cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt; việc lai dắt xong tàu lai phải cởi dây lai để tàu chạy nên rất khó tiếp cận thuyền trưởng và hoa tiêu trên tàu để ký xác nhận. | Tiếp thu |
| 03 | **Công ty Cổ phần cảng Hải Phòng** |  |
| (1402/CHP-KD ngày 10/5/2023) | - Hải Phòng hiện có 9-10 doanh nghiệp hoạt động lai dắt tàu biển, do tính chất cạnh tranh lẫn nhau dẫn tới doanh nghiệp áp dụng mức giá tối thiểu và thời gian lai dắt dưới 01 giờ. Giá dịch vụ lai dắt tại Hải Phòng hiện thấp nhất cả nước.  *Kiến nghị*:  - Tăng mức giá dịch vụ lai dắt khu vực I tương đồng với các khu vực khác.  - Quy định khung giá lai dắt theo lượt dẫn tàu để phù hợp với yêu cầu khách hàng, doanh nghiệp chủ động tính toán chi phí trước khi tàu vào cảng hoặc phục vụ ký kết hợp đồng lai dắt dài hạn với mức giá cố định theo lượt. | Không tiếp thu  Khung giá dịch vụ lai dắt tạm thời giữ nguyên để ổn định thị trường |
| 04 | **Công ty TNHH Dịch vụ hàng hải cảng Sơn Dương** |  |
| (2305001/CV-SDPMS ngày 06/5/2023) | Đề nghị tăng mức giá dịch vụ lai dắt tuyến quốc tế lên 30%, dịch vụ lai dắt tuyến nội địa lên 10%. |  |
| 05 | **Công ty CP Cảng Đà Nẵng** |  |
| (514/CĐN-KD ngày 27/4/2023) | 1. Đề nghị điều chỉnh tăng 5-10% khung giá dịch vụ lai dắt nhằm giúp các doanh nghiệp đảm bảo doanh thu bù đắp chi phí hoạt động. Đối với dịch vụ lai dắt, chi phí nhiên liệu chiếm tỷ trọng đến 30%. | Không tiếp thu  Khung giá dịch vụ lai dắt tạm thời giữ nguyên để ổn định thị trường |
| 2. Đề nghị sửa đổi Mục 4 Điều 21 Khoản 1 Điểm b, Thông tư 54/2018/TT-BGTVT:  Đề nghị bỏ nội dung: “Thời gian lai dắt tàu thuyền phải có xác nhận của thuyền trưởng tàu được lai hoặc hoa tiêu dẫn tàu đó”.  Hoặc sửa đổi nội dung thành: “b) Thời gian tính giá dịch vụ lai dắt hỗ trợ được tính từ thời điểm bắt đầu cho đến khi hoàn thành việc lai dắt hỗ trợ tàu cập hoặc tời cầu, bến, phao neo theo yêu cầu của hoa tiêu hàng hải dẫn tàu. Thời gian tính giá dịch vụ do Công ty tàu lai và chủ tàu (Đại lý) thỏa thuận, thống nhất đơn giá tính cho một lượt hỗ trợ tàu cập (rời) cầu, bến, phao neo và ký kết hợp đồng.”  Lý do: Việc gặp thuyền trưởng tàu lai dắt để ký xác nhận thời gian lai dắt hỗ trợ không thực hiện được vì đây không phải trách nhiệm của thuyền trưởng tàu được hỗ trợ. Hơn nữa, người được lên tàu biển quốc tế phải được Biên phòng tại cảng biển đồng ý và có Giấy phép lên tàu. Khi hỗ trợ tàu rời cầu, tàu thuyền sẽ rời cảng ngay theo hành trình đã định, thuyền trưởng tàu được lai không thể thực hiện ký xác nhận thời gian lai dắt hỗ trợ khi tàu đã rời bến. | Tiếp thu, dự thảo đã điều chỉnh lại đối với thời gian lai dắt trên 2 giờ mới cần xác nhận, hình thức xác nhận đã bổ sung đại diện chủ tàu (thay vì thuyền trưởng) để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc ký xác nhận thời gian |
| 3. Đối với nội dung niêm yết theo công suất tàu lai và giờ dẫn tàu, cảng đề nghị giữ nguyên việc niêm yết theo lượt như đa số các cảng biển, doanh nghiệp tàu lai niêm yết trong những năm qua  Lý do: Hiện nay hầu hết các Công ty ký kết hợp đồng dịch vụ trọn gói với khách hàng. Thời hạn ký kết hợp đồng giữa cảng với hãng tàu là từ 01 năm trở lên, không ký theo chuyến. Thời gian hỗ trợ lai dắt được thỏa thuận thống nhất đối với các hãng tàu. Nếu thực hiện theo giờ sẽ phát sinh thời gian đối chiếu, xác nhận. | Việc niêm yết thực hiện theo quy định về niêm yết, không |
| 06 | **Công ty TNHH Tân Cảng – Petro Cam Ranh** |  |
| (237/BC-TCPC ngày 04/5/2023) | Kiến nghị không áp dụng khung giá dịch vụ lai dắt theo quy định hiện hành cho khu vực có đặc thù về quốc phòng và kinh tế.  Lý do: dịch vụ cung ứng tàu lai trong khu vực này hiện rất ít do đây là khu vực đặc thù, chi phí cao; không thể đảm bảo việc thực hiện đúng quy định về khung biểu giá hiện hành của nhà nước. | Khoản 3 Điều 3 đã quy định đối tượng không tính giá dịch vụ, ngoài các trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 3 phải áp dụng theo quy định tại Thông tư |
| 07 | **Công ty TNHH Hàng hải Trường Sa** |  |
| (01/VB-TS ngày 27/4/2023) | Đề xuất sửa đổi điểm b Mục 1 Điều 21 Thông tư 54/2018/TT-BGTVT: “*Thời gian lai dắt tàu phải được thống nhất một thời gian cố định theo tình hình thực tế tại khu vực cảng giữa các đơn vị lai dắt và chủ tàu/đại lý/đại diện chủ tàu bằng hợp đồng dịch vụ hoặc biên bản thỏa thuận*”.  Lý do:  - Xác nhận của thuyền trưởng tàu được lai: Thực tế tàu lai cập mạn và buộc dây để thực hiện hỗ trợ lai, kéo, đẩy; không lên tàu được lai nên khó tiếp cận thuyền trưởng và bất đồng ngôn ngữ khi lai tàu ngoại;  - Xác nhận của hoa tiêu dẫn tàu: Công tác phối hợp xác nhận thời gian lai dắt phụ thuộc nên xảy ra tình trạng xác nhận cảm tính | Dự thảo đã điều chỉnh lại đối với thời gian lai dắt trên 2 giờ mới cần xác nhận, hình thức xác nhận đã bổ sung đại diện chủ tàu (thay vì thuyền trưởng) để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc ký xác nhận thời gian |
| 08 | **Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn** |  |
| (1277/TCg-KHKD) | Đề nghị tăng 20% khung giá dịch vụ lai dắt tàu thuyền so với quy định tại TT54 để bù đắp các biến động chi phí trên thị trường, đảm bảo hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. | Không tiếp thu  Khung giá dịch vụ lai dắt tạm thời giữ nguyên để ổn định thị trường |
| 09 | **Công ty Cổ phần Hàng Hải Tân Cảng Miền Bắc** |  |
| (0307/CV-TCM/2023) | Điều 18, Điều 19, Điều 20 liên quan đến Khung giá dịch vụ lai dắt tàu thuyền tại Khu vực I, II, III:  a. Khung giá dịch vụ lai dắt đối với tàu thuyền được quy định theo công suất tàu lai hỗ trợ tương ứng với Giá tối thiểu và Giá tối đa. Tuy nhiên, khung giá này chưa có sự đồng nhất.  VD: Cỡ tàu lai từ 500 đến 800 Hp có khung giá 3 triệu đến 3,9 triệu/ Giờ.  Cỡ tàu lai 800 đến 1300 Hp có khung giá từ 4,4 triệu đến 5,7 triệu/Giờ.  Để đảm bảo tính chặt chẽ hợp lý giữa khung giá của các cỡ tàu, doanh nghiệp đề xuất thay đổi giá tối đa của cỡ tàu bằng giá tối thiểu của cỡ tàu liền kế tiếp hoặc giá tối thiểu của cỡ tàu tiếp theo bằng giá với giá tối đa của cỡ tàu liền trước nó.  b. Khung giá hiện hành khá thấp, không đảm bảo hiệu quả kinh doanh cũng như thúc đẩy doanh nghiệp đầu tư đóng mới, đảm bảo cung cấp dịch vụ an toàn, hiệu quả.  - Trên thực tế, đối với các tàu lai cỡ 3000-5000HP thường có giá từ 2 triệu đến 8 triệu USD tùy thuộc vào việc mua cũ hay đóng mới. Với mức đầu từ lớn hơn, khung giá hiện hành không đảm bảo được chi phí khai thác. Không khuyến khích các doanh nghiệp lai dắt đầu tư các tàu thiết kế mới để đảm bảo an toàn hiệu quả làm việc. Đề xuất điều chỉnh nâng hoặc giữ nguyên khung giá tối thiểu của tàu lai hỗ trợ. | Không tiếp thu  Khung giá dịch vụ lai dắt tạm thời giữ nguyên để ổn định thị trường |
|  | Điều 21, khoản b quy định: “Thời gian lai dắt thực tế được tính từ thời điểm tàu lai dắt bắt đầu thực hiện việc hỗ trợ lai, kéo, đẩy thuyền được lai cho đến khi kết thúc việc hỗ trợ lai, kéo, đẩy tàu thuyền được lai theo yêu cầu của thuyền trưởng tàu được lai và hoa tiêu hàng hải dẫn tàu.”  - Để đảm bảo hài hòa lợi ích, đề xuất: Thời gian hỗ trợ lai dắt được tính từ thời điểm tàu lai nổ máy rời vị trí đỗ cho đến khi tàu hoàn thành công việc và trở về vị trí đỗ quy định tại cầu bến. Giống như tại Singapore. | Không tiếp thu  Khung giá dịch vụ lai dắt tạm thời giữ nguyên để ổn định thị trường |
| b. Điều 21, khoản b cũng quy định: “ thời gian lai dắt tàu thuyền phải có xác nhận của thuyền trưởng được lai dắt hoặc hoa tiêu tàu đó.”  Trên thực tế, việc doanh nghiệp tàu lai dắt đi xin xác nhận của thuyền trưởng tàu được lai dắt và hoa tiêu là rất khó khăn, rườm rà, đặc biệt khi tàu rời cảng. Đối với trường hợp tàu rời cảng, muốn xin được xác nhận của thuyền trưởng tàu được lai dắt này là không thể. Trường hợp xin chữ ký hoa tiêu xác nhận thời gian rời cảng cũng khó khăn. Đơn vị hoa tiêu và đơn vị lai dắt là hai đơn vị độc lập, việc đi tìm người hoa tiêu đó để xin chữ ký vào hôm sau mất rất nhiều thời gian, không phải lúc nào hoa tiêu cũng ở văn phòng vào hôm sau để xin chữ ký. Gây khó khăn cho doanh nghiệp tàu lai trong việc hoàn thành xác nhận. | Tiếp thu  Dự thảo đã điều chỉnh lại đối với thời gian lai dắt trên 2 giờ mới cần xác nhận, hình thức xác nhận đã bổ sung đại diện chủ tàu (thay vì thuyền trưởng) để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc ký xác nhận thời gian |
|  | Điều 21, khoản c sau khi sửa đổi có đề cập: “Trường hợp cung cấp tàu lai với số lướng và công suất của tàu lai lớn hơn mức quy định tại nội quy cảng biển của cảng vụ hàng hải tại khu vực. doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt căn cứ số lượng và công suất tàu lai tối thiểu quy định tại nội quy cảng biển và khung giá để tính giá dịch vụ tàu lai.”  Cùng với sự phát triển của đội tàu vận tải, nhu cầu sử dụng các tàu lai công suất dưới 1000HP đã giảm sút đáng kể khiến phần lớn khiến các đội tàu lai không còn duy trì các tàu có công suất 500HP, 800HP. Do vậy quy định mức công suất này đang làm khó doanh nghiệp lai dắt. Ví dụ cụ thể, đối với trường hợp tàu có chiều dài 80-110m yêu cầu 1 tàu lai có tổng công suất hỗ trợ là 500 HP. Điều này gây khó khăn cho doanh nghiệp cũng cấp tàu lai tại khu vực khi buộc phải sử dụng tàu lai có công suất là 500 HP nhưng lại chỉ được theo khung giá của tàu có công suất lớn hơn 500 HP. Những khó khăn đối với doanh nghiệp phải kể đến như sau:  - Việc đầu tư và duy trì đội tàu lai đáp ứng dải công suất trải dài theo yêu cầu của nội quay cảng biển là không hiệu quả về mặt kinh tế. Trong khai thác, chắc chắn sẽ có trường hợp phải dùng tàu lai công suất lớn hơn công suất quy định tại nội quy cảng biển. Các tính căn cứ vào công suất tối thiểu của nội quy cảng biển sẽ gây thiệt hại cho doanh nghiệp lai dắt.  - Các tàu lai sông suất dưới 2000 Hp hiện tại không còn được đóng mới nữa. Các tàu dưới 2000HP hiện tại được sử dụng hầu hết là các tàu cũ 15 tuổi trở lên. Vậy có thể thấy, việc tìm các tàu lai đóng mới cỡ dưới 2000HP để phục vụ là không thể. Việc tận dụng các tàu lai có công suất dưới 2000HP với tuổi tàu lớn để đấp ứng yêu cầu của quy định tại các cảng biển nước sâu là hoàn toàn gây mất an toàn hàng hải cho tàu lai và tàu được hỗ trợ.  - Để đảm bảo an toàn hàng hải và hài hòa lợi ích của các bên, khoản c nên sửa đổi: “Trường hợp cung cấp tàu lai với số lượng và công suất lớn hơn mức quy định tại nội quy cảng biển của cảng vụ hàng hải tại khu vực, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt căn cứ số lượng và công suất tàu lai quy định tại nội quy cảng biển khu vực và khung giá để tính giá dịch vụ lai dắt. Việc tính giá tùy thuộc vào thỏa thuận của bên cung cấp dịch vụ và bên sử dụng dịch vụ lai dắt.” | Không tiếp thu  Khung giá dịch vụ lai dắt và các quy định tạm thời giữ nguyên để ổn định thị trường |
|  | Điều 21, Khoản e quy định về việc điều động tàu lai từ khu vực khác đến vị trí lai dắt không vượt quá 70% khung giá dịch vụ lai dắt.  Đề suất sửa đổi: Doanh nghiệp đề xuất lược bỏ quy định vượt quá 70% khung giá dịch vụ lai dắt đối với việc điều động tàu lai từ khu vực khác đến vị trí lai dắt. Những chi phí này có thể được thỏa thuận giữa bên cung cấp dịch vụ và bên sử dụng dịch vụ. |  |