**BỘ CÔNG THƯƠNG**

**TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI**

**BÁO CÁO**

**CÁC QUY ĐỊNH, CHÍNH SÁCH TRONG LĨNH VỰC LOGISTICS**

**Số tháng 4/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

**“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics   
giai đoạn 2017-2020”**

**Hà Nội, 2019**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Các chính sách về logistics nói chung:** 1](#_Toc8824914)

[***1.1.*** ***Các chỉ đạo của Chính phủ liên quan đến logistics*** 2](#_Toc8824915)

[***1.2.*** ***Cải thiện môi trường kinh doanh dịch vụ logistics*** 2](#_Toc8824916)

[**2.** **Về hạ tầng cho logistics** 9](#_Toc8824917)

[***2.1.*** ***Hải Phòng công bố quyết định phê duyệt quy hoạch logistics và hệ thống cảng thủy Hải Phòng đến năm 2025, định hướng đến 2030*** 9](#_Toc8824918)

[***2.2.*** ***Công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng*** 10](#_Toc8824919)

[**3.** **Về vận tải:** 12](#_Toc8824920)

[***3.1.*** ***Vận tải đường bộ*** 12](#_Toc8824921)

[***3.2.*** ***Vận tải đường sắt*** 15](#_Toc8824922)

[***3.3.*** ***Vận tải đường thủy*** 17](#_Toc8824923)

[**4.** **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn** 19](#_Toc8824924)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Các chính sách về logistics nói chung:**
   1. ***Các chỉ đạo của Chính phủ liên quan đến logistics***

Chính phủ chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp chặt chẽ với các bộ, ngành, địa phương liên quan, hoàn thiện các thủ tục cần thiết, đẩy nhanh tiến độ hoàn thành cơ bản các dự án đường bộ cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận, Mỹ Thuận - Cần Thơ vào năm 2020 và thông toàn tuyến vào năm 2021. Tăng cường công tác quản lý chất lượng, thúc đẩy tiến độ thi công, giải ngân các dự án, nhất là các dự án trọng điểm của ngành. Khẩn trương trình Chính phủ việc sửa đổi, bổ sung Nghị định số [46/2016/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/vi-pham-hanh-chinh/nghi-dinh-46-2016-nd-cp-xu-phat-vi-pham-hanh-chinh-giao-thong-duong-bo-duong-sat-288330.aspx) về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trong tháng 6 năm 2019.

Đẩy nhanh công tác chuẩn bị sớm triển khai các dự án trọng điểm như: Dự án Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành, dự án mở rộng Cảng Hàng không sân bay Tân Sơn Nhất, dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam.

* 1. ***Cải thiện môi trường kinh doanh dịch vụ logistics***

***Tỉnh Gia Lai cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực vận tải, cải thiện môi trường kinh doanh logistics trên địa bàn tỉnh:***

Để việc tiếp nhận và giải quyết hồ sơ thủ tục hành chính (TTHC) được thuận tiện, Sở GTVT tỉnh Gia Lai đã cập nhật tất cả các quy trình giải quyết TTHC của đơn vị trên hệ thống một cửa hiện đại và liên thông với trang hệ thống tổng hợp thông tin một cửa của UBND tỉnh. Hiện tại, tổng số TTHC thuộc thẩm quyền giải quyết của Sở là 96 thủ tục, gồm 30 thủ tục thuộc lĩnh vực vận tải, 30 thủ tục thuộc lĩnh vực phương tiện người lái, 23 thủ tục thuộc lĩnh vực đường thủy nội địa, 3 thủ tục thuộc lĩnh vực thẩm định thiết kế và dự án, 10 thủ tục thuộc lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông. Trong đó, 93 thủ tục được thực hiện thông qua hình thức một cửa và 3 thủ tục tại bộ phận một cửa liên thông. Đồng thời, Sở cũng đăng tải 5 thủ tục về lĩnh vực đăng kiểm trên trang thông tin điện tử của đơn vị và tại bộ phận tiếp nhận và trả kết quả.

Về hiện đại hóa hành chính, triển khai thực hiện tốt kế hoạch duy trì và áp dụng hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2008, Sở GTVT đã tiến hành rà soát TTHC, kiến nghị cơ quan có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ hoặc hủy bỏ 2 TTHC bao gồm thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (lần đầu) và thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (do hết hạn). Lợi ích của phương án đơn giản hóa 2 TTHC trên đã tiết kiệm hơn 35 triệu đồng/năm cho doanh nghiệp. Đặc biệt, Sở đã thực hiện tốt cơ chế một cửa, một cửa liên thông trong giải quyết TTHC, có nhiều giải pháp để nâng cao chất lượng phục vụ, rút ngắn thời gian giải quyết đối với 18 TTHC làm hài lòng các tổ chức, cá nhân.

 Việc ứng dụng công nghệ thông tin đã góp phần tích cực trong công tác cải cách hành chính và hiện đại hóa nền hành chính công. Người dân, doanh nghiệp đã được hưởng những lợi ích từ việc đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin của ngành qua việc thực hiện các thủ tục cấp đổi giấy phép lái xe cơ giới, cấp đổi phù hiệu xe ô tô các loại, cấp đăng ký kinh doanh vận tải... Đến nay, 100% phòng, ban chuyên môn, đơn vị trực thuộc Sở đều ứng dụng công nghệ thông tin trong xử lý công tác. Toàn cơ quan Sở sử dụng mạng LAN và duy trì áp dụng đường truyền mạng WAN của tỉnh theo dự án xây dựng hệ thống mạng diện rộng; tỷ lệ sử dụng hộp thư công vụ đạt 100%. Hiện tại, cơ quan Sở sử dụng phần mềm quản lý văn bản và điều hành nên các phần việc được giao xử lý đều thực hiện qua hệ thống này và hộp thư công vụ để trao đổi với các đơn vị và cán bộ, công chức ở các sở, ban, ngành khác.

***Tỉnh Phú Yên sửa đổi, bãi bỏ một số thủ tục hành chính trong lĩnh vực đường thủy, đường bộ***

Theo Quyết định số 635/QĐ-UBND ngày 26/4/2019 của Chủ tịch UBND tỉnh Phú Yên, danh mục 09 thủ tục hành chính được sửa đổi trong lĩnh vực đường bộ và Danh mục 03 thủ tục hành chính bị bãi bỏ trong lĩnh vực đường thủy nội địa thuộc thẩm quyền giải quyết của Sở Giao thông vận tải Phú Yên gồm có:

**A. DANH MỤC THỦ TỤC HÀNH CHÍNH SỬA ĐỔI**

| **STT** | **Tên thủ tục hành chính** | **Thời hạn giải quyết** | **Địa điểm thực hiện** | **Phí, lệ phí** | **Căn cứ pháp lý** | **Ghi chú** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I. Lĩnh vực đường bộ** | | | | | | |
| 1 | Cấp giấy phép đào tạo lái xe ô tô | Không quá 10 (mười) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định. | Nộp trực tiếp tại Trung tâm phục vụ hành chính công tỉnh Phú Yên, Đ/c: số 206A, Trần Hưng Đạo, TP. Tuy Hòa hoặc gửi qua đường Bưu điện hoặc qua Cổng dịch vụ công trực tuyến tỉnh. | Không | - Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ.  - Nghị định số 138/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 Chính phủ; | Những nội dung còn lại được thực hiện theo Quyết định số 2272/QĐ-BGTVT ngày 24/10/2018 của Bộ Giao thông vận tải |
| 2 | Cấp lại giấy phép đào tạo lái xe ô tô trong trường hợp điều chỉnh hạng xe đào tạo, lưu lượng đào tạo | Không quá 08 (tám) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định. |
| 3 | Cấp lại giấy phép đào tạo lái xe ô tô trong trường hợp bị mất, bị hỏng, có sự thay đổi liên quan đến nội dung khác | Không quá 03 (ba) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định. |
| 4 | Cấp Giấy phép xe tập lái | Không quá 01 (một) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định. | Nộp trực tiếp tại Trung tâm phục vụ hành chính công tỉnh Phú Yên, Đ/c: số 206A, Trần Hưng Đạo, TP. Tuy Hòa hoặc gửi qua đường Bưu điện hoặc qua Cổng dịch vụ công trực tuyến tỉnh. | Không | - Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ.  - Nghị định số 138/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 Chính phủ; | Những nội dung còn lại được thực hiện theo Quyết định số 2272/QĐ-BGTVT ngày 24/10/2018 của Bộ Giao thông vận tải |
| 5 | Cấp lại Giấy phép xe tập lái | Không quá 03 (ba) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định. |
| 6 | Cấp Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe | 03 (ba) ngày làm việc, kể từ ngày đạt kết quả kiểm tra. |
| 7 | Cấp lại Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe |
| 8 | Cấp giấy chứng nhận trung tâm sát hạch lái xe loại 3 đủ điều kiện hoạt động. | Không quá 05 (năm) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định. |
| 9 | Cấp lại giấy chứng nhận trung tâm sát hạch lái xe loại 3 đủ điều kiện hoạt động. | Không quá 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận văn bản đề nghị.  Trường hợp bị hỏng, mất, có sự thay đổi liên quan đến nội dung của giấy chứng nhận: Trong thời hạn không quá 03 ngày làm việc. |

**B. DANH MỤC THỦ TỤC HÀNH CHÍNH BỊ BÃI BỎ**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Mã số hồ sơ TTHC** | **Tên thủ tục hành chính** | **Tên VBQPPL quy định việc bãi bỏ** | **Ghi chú** |
| **I.** | **Lĩnh vực đường bộ** | | | |
| 1 | T-PYE-276885-TT | Cấp mới giấy phép đào tạo lái xe ô tô | Nghị định số 138/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 | Được công bố tại Quyết định số 1393/QĐ-UBND ngày 14/7/2017 của Chủ tịch UBND tỉnh Phú Yên. |
| 2 | T-PYE-276886-TT  T-PYE-276877-TT | Cấp lại giấy phép đào tạo lái xe ô tô |
| 3 | T-PYE-276875-TT | Cấp Giấy phép xe tập lái |
| 4 | T-PYE-276884-TT  T-PYE-276876-TT | Cấp lại Giấy phép xe tập lái |
| 5 | T-PYE-276874-TT  T-PYE-276974-TT | Cấp Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe |
| 6 | T-PYE-276863-TT | Cấp lại Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe | nt |
| 7 | T-PYE-276887-TT | Cấp mới Giấy chứng nhận trung tâm sát hạch lái xe loại 3 |
| 8 | T-PYE-276888-TT | Cấp lại Giấy chứng nhận trung tâm sát hạch lái xe loại 3 |
| **II.** | **Lĩnh vực đường thủy nội địa** | | | |
| 1 | T-PYE-276867-TT | Cấp biển hiệu phương tiện thủy vận chuyển khách du lịch | Thông tư liên tịch số 02/2016/TTLT-BGTVT-BVHTTDL hết hiệu lực | Được công bố tại Quyết định số 1393/QĐ-UBND ngày 14/7/2017 của Chủ tịch UBND tỉnh Phú Yên. |
|  |  |  |

1. **Về hạ tầng cho logistics**
   1. ***Hải Phòng công bố quyết định phê duyệt quy hoạch logistics và hệ thống cảng thủy Hải Phòng đến năm 2025, định hướng đến 2030***

Ngày 11/4/2019, Sở Giao thông vận tải Hải Phòng tổ chức công bố Quyết định của UBND thành phố về phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống dịch vụ logistics thành phố Hải Phòng và Quyết định phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa thành phố Hải Phòng đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

Theo quy hoạch, Hải Phòng sẽ là địa phương có hệ thống logistics đồng bộ, đáp ứng nhu cầu sản xuất, lưu thông hàng hóa và xuất nhập khẩu.

Theo quyết định của UBND thành phố, mục tiêu phát triển mạng lưới trung tâm logistics Hải Phòng đáp ứng nhu cầu sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước cũng như xuất nhập khẩu; khai thác hiệu quả cao thị trường logistics như: thuê ngoài, tích hợp trọn gói, đồng bộ, tổ chức hoạt động theo mô hình 3PL, từng bước triển khai 4PL, 5PL. Cụ thể, đến năm 2025, tốc độ phát triển ngành logistics Hải Phòng tăng trưởng 30-35%/năm, tỷ lệ logistics thuê ngoài đạt 60%. Các trung tâm logistics đảm nhận 50-60% tổng lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ. Đến năm 2030, tỷ trọng ngành logistics đóng góp cho thành phố đạt 25-30%, tỷ lệ logistics thuê ngoài đạt 65%; các trung tâm logistics mới xây dựng theo quy hoạch đảm nhận 60-70% tổng lượng hàng hóa; các khu vực logistics khác đảm nhận 30-40%.

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa đặt mục tiêu đến năm 2020 các cảng, bến thủy nội địa Hải Phòng đáp ứng xếp dỡ 19,44 triệu tấn hàng hóa; 8,67 đến 9,21 triệu lượt khách. Đến năm 2025 đáp ứng xếp dỡ 27,43-32,45 triệu tấn hàng hóa, 9,65 triệu đến 11,57 triệu lượt hành khách. Đến năm 2030, các cảng, bến thủy xếp dỡ 36,16-43,84 triệu tấn hàng hóa; 10,76 -13,40 triệu lượt hành khách qua cảng

* 1. ***Công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng***

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng.

Phạm vi vùng nước cảng biển Đà Nẵng thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng tính theo mức nước thủy triều lớn nhất được quy định cụ thể như sau:

1. Phạm vi vùng nước cảng biển Đà Nẵng tại khu vực vịnh Đà Nẵng:

a) Ranh giới về phía biển: được giới hạn bởi đoạn thẳng nối hai điểm ĐN1 và ĐN2 có tọa độ sau đây:

ĐN1: 16012’34.00’’N, 108012’24.00’’E (mép bờ phía Nam đảo Sơn Chà);

ĐN2: 16009’20.04’’N, 108014’56.52’’E (mép bờ phía Tây Bắc bán đảo Sơn Trà).

b) Ranh giới về phía đất liền: từ điểm ĐN2 nối theo đường bờ biển của vịnh Đà Nẵng về phía Tây bán đảo Sơn Trà, tiếp tục qua hành lang an toàn phía hạ lưu cầu Mân Quang và đường bờ biển vịnh Đà Nẵng đến điểm ĐN3 có tọa độ 16º06’37.00’’N, 108º13’36.00’’E; từ điểm ĐN3 nối bằng đoạn thẳng đến điểm ĐN4 có tọa độ 16º06’37.00’’N, 108º13’03.00’’E; từ điểm ĐN4 nối bằng đoạn thẳng đến điểm ĐN5 (nằm trên bờ phải sông Hàn tính từ biển vào) có tọa độ 16º05’40.00’’N, 108º13’06.00’’E; từ điểm ĐN5 nối tiếp theo đường bờ biển về phía Tây vịnh Đà Nẵng, qua mũi Nam Ô và mũi Isabelle, lên phía Bắc vịnh Đà Nẵng đến điểm ĐN6 có tọa độ 16º12’34.00’’N, 108º11’41.00’’E (mép bờ biển phía Đông đèo Hải Vân, giáp tỉnh Thừa Thiên Huế); từ điểm ĐN6 nối bằng đoạn thẳng đến điểm ĐN7 có tọa độ 16º12’41.00’’N, 108º12’03.00’’E (mép bờ phía Tây Tây Nam đảo Sơn Chà) và nối theo ven bờ phía Tây Nam đảo Sơn Chà, kết thúc tại điểm ĐN1.

2. Phạm vi vùng nước Cảng biển Đà Nẵng tại khu vực Mỹ Khê:

a) Ranh giới về phía biển: được giới hạn bởi các đoạn thẳng nối lần lượt các điểm MK1, MK2, MK3 và MK4 có tọa độ sau đây:

MK1: 16003’06.0’’N; 108014’57.0’’E;

MK2: 16003’06.0’’N; 108018’13.0’’E;

MK3: 16005’09.0’’N; 108018’13.0’’E;

MK4: 16005’09.0’’N; 108014’59.0’’E.

b) Ranh giới về phía đất liền: được giới hạn bởi đường ngấn nước ven bờ, bắt đầu từ điểm MK1 kết thúc tại điểm MK4.

3. Ranh giới vùng nước cảng biển quy định tại Điều này được xác định trên Hải đồ số VN50021 (tái bản năm 2015) của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Miền Bắc. Tọa độ các điểm quy định tại Điều này được áp dụng theo Hệ tọa độ WGS 84 và được chuyển đổi sang Hệ tọa độ VN 2000 như sau:

a) Khu vực vịnh Đà Nẵng:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vị trí** | **Hệ VN 2000** | | **Hệ WGS 84** | |
| Vĩ độ (N) | Kinh độ (E) | Vĩ độ (N) | Kinh độ (E) |
| ĐN1 | 16º12’37.70’’ | 108º12’17.40’’ | 16º12’34.00’’ | 108º12’24.00’’ |
| ĐN2 | 16º09’23.70’’ | 108º14’49.90’’ | 16º09’20.04’’ | 108º14’56.52’’ |
| ĐN3 | 16º06’40.70’’ | 108º13’29.40’’ | 16º06’37.00’’ | 108º13’36.00’’ |
| ĐN4 | 16º06’40.70’’ | 108º12’56.40’’ | 16º06’37.00’’ | 108º13’03.00’’ |
| ĐN5 | 16º05’43.70’’ | 108º12’59.40’’ | 16º05’40.00’’ | 108º13’06.00’’ |
| ĐN6 | 16º12’37.70’’ | 108º11’34.40’’ | 16º12’34.00’’ | 108º11’41.00’’ |
| ĐN7 | 16º12’44.70’’ | 108º11’56.40’’ | 16º12’41.00’’ | 108º12’03.00’’ |

b) Khu vực Mỹ Khê:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vị trí** | **Hệ VN 2000** | | **Hệ WGS 84** | |
| Vĩ độ (N) | Kinh độ (E) | Vĩ độ (N) | Kinh độ (E) |
| MK1 | 16003'09.7’’ | 108014'50.4’’ | 16003'06.0’’ | 108014'57.0’’ |
| MK2 | 16003'09.7’’ | 108018'06.4’’ | 16003'06.0’’ | 108018'13.0’’ |
| MK3 | 16005'12.7’’ | 108018'06.4’’ | 16005'09.0’’ | 108018'13.0’’ |
| MK4 | 16o05'12.7’’ | 108014'52.4’’ | 16005'09.0’’ | 108014'59.0’’ |

Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 4 năm 2019. Bãi bỏ [Thông tư số 25/2015/TT-BGTVT](https://luatvietnam.vn/hang-hai/thong-tu-25-2015-tt-bgtvt-bo-giao-thong-van-tai-95611-d1.html#noidung) ngày 18 tháng 6 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng và [Thông tư số 44/2015/TT-BGTVT](https://luatvietnam.vn/giao-thong/thong-tu-44-2015-tt-bgtvt-bo-giao-thong-van-tai-97829-d1.html#noidung) ngày 27 tháng 8 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 25/2015/TT-BGTVT ngày 18 tháng 6 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Đà Nẵng.

1. **Về vận tải:** 
   1. ***Vận tải đường bộ***

***Nhiều địa phương tăng cường giám sát việc kiểm tra sức khỏe tài xế***

Trước thực trạng này, tại hội nghị triển khai các giải pháp cấp bách đảm bảo trật tự an toàn giao thông đầu năm 2019, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Trương Hòa Bình, Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông quốc gia đã yêu cầu các địa phương tăng cường kiểm soát công tác khám sức khỏe lái xe kinh doanh vận tải thuộc các đơn vị do Sở Giao thông Vận tải quản lý để kịp thời chấn chỉnh, xử lý các lái xe vi phạm. Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ, tỉnh ta đã tập trung triển khai chương trình kiểm soát chất lượng kiểm tra sức khỏe lái xe với mục tiêu loại trừ các lái xe dương tính với ma túy điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

Ngày 18/3/2019, Ban An toàn giao thông tỉnh Nam Định đã ban hành Kế hoạch số 402/KH-BATGT về việc thực hiện chương trình kiểm soát chất lượng khám sức khỏe lái xe; trong đó yêu cầu các doanh nghiệp vận tải bằng ô tô do Sở Giao thông vận tải cấp giấy phép kinh doanh trên địa bàn tỉnh phải tổ chức kiểm tra sức khỏe định kỳ cho tất cả lái xe trong năm 2019 tại các cơ sở y tế đủ điều kiện theo quy định của Bộ Y tế (chú trọng xét nghiệm, kiểm tra chất ma túy và các chất kích thích bị cấm theo quy định). Trước đó, thực hiện chỉ đạo của Bộ Công an, Công an tỉnh đã thành lập 3 tổ công tác thực hiện Chương trình tổng kiểm soát, xử lý các vi phạm là nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông do xe khách, xe tải trên các tuyến Quốc lộ 10, 21, 21B; trong đó tập trung xử lý các trường hợp lái xe khách vi phạm quy định sử dụng chất ma túy, rượu bia khi điều khiển phương tiện.

Qua đợt tổng kiểm soát đã phát hiện và xử lý 81 trường hợp lái xe vi phạm các quy định đảm bảo trật tự an toàn giao thông, trong đó đã phát hiện 1 lái xe ô tô của địa phương khác chở khách sử dụng ma túy đá khi điều khiển xe và tàng trữ 0,31g chất ma túy đá. Tổ công tác đã lập biên bản và hoàn thiện các thủ tục bàn giao cho lực lượng Cảnh sát điều tra về tội phạm ma túy (Công an tỉnh) xử lý theo thẩm quyền; đồng thời gửi thông báo về địa phương và Sở Giao thông Vận tải tỉnh bạn theo quy định. Tuy số trường hợp lái xe có sử dụng chất ma túy khi điều khiển phương tiện chở khách bị phát hiện qua chương trình tổng kiểm soát trên địa bàn tỉnh không nhiều nhưng cũng khẳng định thực tế có lái xe sử dụng ma túy khi chở khách và việc kiểm soát, ngăn chặn xử lý vi phạm từ phía doanh nghiệp, địa phương xuất bến chưa chặt chẽ. Bên cạnh đó, theo phản ánh của lực lượng Công an các huyện, công tác kiểm tra, phát hiện và xử lý lái xe sử dụng ma túy khi điều khiển phương tiện của tuyến huyện còn khó khăn về phương tiện, trang thiết bị dẫn đến việc có thể bỏ sót đối tượng vi phạm. Do vậy việc kiểm soát chất lượng công tác khám sức khỏe cho lái xe kinh doanh vận tải trên toàn tỉnh là chương trình cần thiết, hữu ích trong thời điểm hiện nay.

Nhằm nâng cao nhận thức và ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, góp phần giảm thiểu TNGT từ 5-10%, Sở GTVT Bạc Liêu yêu cầu các đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn tỉnh phải lập kế hoạch cụ thể và tổ chức khám sức khỏe định kỳ cho toàn bộ lái xe kinh doanh vận tải, hoàn thành trong quý 2/2019, trong đó, kiểm tra chặt chẽ về ma túy.

Đồng thời, đẩy mạnh công tác tuyên truyền giáo dục đạo đức nghề nghiệp đối với người điều khiển phương tiện trong việc chấp hành các quy định của pháp luật về trật tự ATGT, không sử dụng rượu, bia, các chất kích thích khi điều khiển phương tiện để nâng cao ý thức tự giác của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe.

Tăng cường kiểm tra thiết bị giám sát hành trình tại đơn vị để phát hiện, nhắc nhở kịp thời lái xe vi phạm trật tự ATGT.

Bên cạnh đó, lực lượng Thanh tra Sở GTVT Bạc Liêu phải tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các xe chở hàng vượt trọng tải cho phép tham gia giao thông, tự ý cải tạo thùng xe không đúng thiết kế của nhà sản xuất hoặc thiết kế cải tạo đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt; sử dụng phương tiện kinh doanh vận tải không gắn hoặc gắn thiết bị giám sát hành trình không hoạt động, không đúng chuẩn theo quy định và các hành vi vi phạm của người tham gia giao thông có nguy cơ dẫn đến TNGT…

***Tỉnh Bình Dương chấn chỉnh hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe container.***

Hiện nay, trên một số tuyến đường huyết mạch của tỉnh, xe đầu kéo container hoạt động khá nhiều. Đây cũng là loại phương tiện thường xuyên gây tai nạn giao thông và các vụ ùn tắc giao thông. Để giải quyết vấn đề này, tỉnh Bình Dương tăng cường giám sát, chấn chỉnh hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe container.

Những nội dung tập trung giám sát, chấn chỉnh gồm có:

* Điều kiện pháp lý để hoạt động kinh doanh;
* Nơi đỗ xe;
* Phương án kinh doanh;
* Phương tiện và quản lý phương tiện; quản lý, sử dụng lái xe; thiết bị giám sát hành trình;

- Công tác theo dõi các điều kiện về an toàn giao thông; bộ phận quản lý, theo dõi các điều kiện về an toàn giao thông; giấy vận tải; thực hiện kiểm tra hiện trường phương tiện, lái xe…

Trong quý 1/2019, Sở GTVT tỉnh đã tiến hành kiểm tra các công ty TNHH Xây dựng - Thương mại Anh Tài (thuộc phường Thuận Giao, TX.Thuận An), Công ty Cổ phần Phát Huy Thành (thuộc phường Phú Lợi, TP.Thủ Dầu Một), Công ty TNHH MTV Vận tải Châu Hà (thuộc phường Dĩ An, TX.Dĩ An), Công ty TNHH Thương mại Hào Bàng (thuộc phường Bình Thắng, TX.Dĩ An)...

Trong thời gian tới, lực lượng Thanh tra giao thông sẽ tiếp tục tổ chức các đợt kiểm tra tương tự nhằm đưa hoạt động KDVTHH bằng container đi vào nề nếp, góp phần bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

* 1. ***Vận tải đường sắt***

Hành lang Bắc - Nam có vị trí, vai trò đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển KT-XH của đất nước (chiếm tới 49% về dân số và 61% về GDP của cả nước). Tuy nhiên, thị phần vận tải trên hành lang này chưa cân đối giữa các phương thức, chi phí logistic cao (gấp 2 lần mức trung bình trên thế giới); tai nạn giao thông và phát sinh khí thải môi trường rất lớn...

Dự báo nhu cầu vận tải cho thấy trong tương lai hành lang Bắc - Nam sẽ thiếu hụt lớn về năng lực vận tải, nếu chỉ đầu tư các phương thức (đường bộ, hàng không và đường biển) theo quy hoạch và nâng cấp tuyến đường sắt hiện tại thì cũng không đáp ứng đủ nhu cầu. Vì vậy, cần phải có một loại hình vận tải mới, sức chuyên chở lớn để bù đắp năng lực thiếu hụt nêu trên.

Đồng thời, với các ưu điểm về năng lực vận chuyển, tốc độ, mức độ an toàn, thân thiện với môi trường; khả năng phát triển bền vững, hài hòa giữa các phương thức vận tải cũng như việc phân bố lại nhu cầu vận tải; khả năng tái cấu trúc đô thị và phân bố lại dân cư, lao động trên hành lang Bắc - Nam, lợi thế trong việc thúc đẩy năng lực cạnh tranh của nền kinh tế; tạo cơ hội đầu tư, thúc đẩy các ngành sản xuất, công nghiệp, dịch vụ, du lịch, góp phần giải quyết công ăn, việc làm... cho thấy việc phát triển tuyến đường sắt mới, tốc độ cao Bắc - Nam là phù hợp.

Định hướng phát triển đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam đã được xác định trong quy hoạch phát triển GTVT đường sắt từ năm 2000. Các chủ trương của Đảng về phát triển đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC) cũng đã được đề cập trong Kết luận số 27-KL/TW ngày 17/8/2008 của Bộ Chính trị và Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của BCH TW Đảng Khóa XI. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 cũng đã khẳng định đường sắt tốc độ cao là một loại hình của đường sắt quốc gia và cần phải tập trung phát triển nhằm kết nối các vùng kinh tế trọng điểm, thúc đẩy tăng trưởng KT-XH.

Liên tục từ năm 2005 đến nay đã có nhiều nghiên cứu, cụ thể như sau:

Từ 2005 - 2008: Nghiên cứu của KOICA.

Từ năm 2007 - 2010: Nghiên cứu của Liên danh tư vấn Việt Nam - Nhật Bản (liên danh VJC). Nghiên cứu này đã được HĐTĐNN thông qua; Ban Chấp hành Trung ương, Bộ Chính trị tán thành về chủ trương, tuy nhiên chưa được Quốc hội thông qua.

Từ 2011 - 2013: Nghiên cứu của JICA.

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của  Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã tổ chức thuê Liên danh tư vấn trong nước phối hợp với tư vấn hỗ trợ kỹ thuật phía JICA rà soát các nghiên cứu trước đây, tiến hành nghiên cứu, cập nhật bổ sung để hoàn thiện Báo cáo NCTKT Dự án.

Quá trình nghiên cứu, Bộ GTVT đã tổ chức 04 hội nghị, hội thảo chuyên đề và các báo cáo (đầu kỳ, giữa kỳ, cuối kỳ) để xin ý kiến của các cơ quan, đơn vị, các chuyên gia,… Đồng thời, Bộ GTVT cũng đã trực tiếp làm việc và thống nhất bằng văn bản với 20/20 địa phương có dự án đi qua về phương án hướng tuyến, vị trí nhà ga, depot, trạm bảo dưỡng. Tổ chức xin ý kiến các Bộ, ngành và các địa phương có liên quan đối với nội dung Báo cáo NCTKT dự án.

Ngày 24/12/2018, Bộ GTVT đã tổ chức họp thẩm định nội bộ theo quy định của Nghị định số 131/2015/NĐ-CP (Báo cáo thẩm định nội bộ số 1280/BC-BGTVT ngày 14/02/2019). Trên cơ sở kết quả nghiên cứu, Ngày 14/02/2018, Bộ GTVT đã có Tờ trình số 1281/TTr-BGTVT trình TTgCP báo cáo NCTKT Dự án.

Đến nay, Bộ KH&ĐT đã có Văn bản số 1094/BKHĐT-GSTĐĐT ngày 25/02/2019 báo cáo Thủ tướng Chính phủ đề xuất thành lập HĐTĐNN. Đồng thời, ngày 20/2/2019 Ban Kinh tế Trung ương cũng đã ban hành kế hoạch thẩm định Báo cáo NCTKT dự án (kế hoạch 323-KH/BKTTW) làm cơ sở tham mưu cho Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư dự án.

Theo kế hoạch dự kiến, dự án sẽ được báo cáo Bộ Chính trị vào tháng 5/2019 và trình Quốc hội vào kỳ họp cuối năm 2019.

Điểm đầu là ga Hà Nội (đoạn từ ga Hà Nội đến Ngọc Hồi đi chung hạ tầng với tuyến ĐSĐT số 1); điểm cuối là ga Thủ Thiêm (TP Hồ Chí Minh); qua địa bàn 20 tỉnh/TP; chiều dài toàn tuyến khoảng 1559km (cầu chiếm 60%, hầm chiếm 10%, đường chiếm 30%), đường đôi - khổ 1435mm - điện khí hóa; bao gồm: 24 ga và 03 ga quy hoạch tiềm năng, 05 depot, 42 cơ sở bảo trì hạ tầng.

Dự kiến vốn nhà nước khoảng 80%, vốn tư nhân khoảng 20%. Nghiên cứu cũng dự tính với giá trị đầu tư bình quân hàng năm trong giai đoạn 1 chiếm 0,7% GDP và giai đoạn 2 chiếm 0,55% GDP (với tình hình sử dụng và mức trả nợ công hiện nay của Chính phủ, dự án không làm vượt trần nợ công 65% GDP theo quy định trong suốt cả hai giai đoạn đầu tư).

* 1. ***Vận tải đường thủy***

Đánh giá về thực trạng ngành đường thủy nội địa của Việt Nam, Ngân hàng thế giới (WB) cho rằng các hạn chế về điều kiện kết cấu hạ tầng, đặc biệt là các hành lang vận tải thủy nội đại đã cản trở ngành đường thủy nội địa của Việt Nam phát triển. Cụ thể, chỉ có 29% các tuyến đường thủy quốc gia (khoảng 2.033 km) có khả năng vận hành sà lan trọng tải ít nhất 300 DWT do độ sâu sông kênh khan cạn, kích thước luồng tàu nhỏ và tĩnh không cầu thấp. Đặc biệt, nhiều cảng có cơ sở vật chất lạc hậu với mức độ cơ giới hóa thấp, hoặc được bảo trì kém hoặc kết nối với nội địa kém. Trong khi đó, tất cả các mạng lưới vận tải đường thủy nội địa của Trung Quốc, châu Âu và Hoa Kỳ đều được phát triển phù hợp để các tàu thuyền có tải trọng hơn 1.000 tấn hoạt động, thông thường trọng tải của các phương tiện này còn lớn hơn nữa.

Theo WB, thách thức đặt ra cho Việt Nam trong thời gian tới là phải đảm bảo huy động được lượng vốn dành cho hoạt động vận hành và bảo trì kết cấu hạ tầng vận tải đường thủy nội địa sau năm 2020. Đồng thời, cũng phải đảm bảo đủ vốn để đầu tư nâng cấp kết cấu hạ tầng và cải thiện năng lực của lĩnh vực vận tải đường thủy nội địa trên phương tiện kỹ thuật và thị trường. Đáng chú ý, nếu giảm tỷ trọng đầu tư cho hạ tầng đường bộ 2-3% sẽ không gây tác động nhiều đến hiệu quả vận tải. Nhưng nếu tăng đầu tư cho vận tải đường thủy ở mức 2-3% sẽ mang lại lợi ích kinh tế rất lớn cho quốc gia, bởi chi phí trung bình/tấn-km của vận tải đường bộ cao gấp 5 lần so với vận tải bằng đường thủy nội địa.

Đồng tình với quan điểm trên, Giám đốc quốc gia WB tại Việt Nam ông Ousmane Dione (WB) cho biết, theo rà soát của WB, trong giai đoạn 2011-2015, lĩnh vực đường thủy nội địa chiếm 2-3% ngân sách hàng năm đầu tư cho ngành giao thông, tuy nhiên, trong giai đoạn 2016-2020, tỷ lệ này giảm xuống còn có 1,2% ngân sách dự toán. Mức độ đầu tư như vậy là không đủ cho công tác mở rộng năng lực chuyên chở và duy tư bảo dưỡng. Sau hàng thập niên phát triển, chiều dài mạng lưới vận tải thủy nội địa tiếp nhận được xà lan trên 300 tấn chỉ chiếm 30% trong số 7.000 km chiều dài toàn tuyến. Tỷ lệ này rất thấp so với các hệ thống vận tải thủy nội địa thương mại thành công trên thế giới.

Thực tế này cho thấy nhu cầu tiếp tục đầu tư và đầu tư đáng kể vào các hệ thống hạ tầng xương sống cốt yếu, cũng chính là các hành lang thương mại chính. Cần đáp ứng các nhu cầu đầu tư quy mô lớn đó thông qua phân bổ một cách có chiến lược nguồn lực công hạn hẹp, đồng thời huy động sự tham gia của khu vực tư nhân trong công tác tài trợ vốn và cung cấp dịch vụ.

“Việc xóa bỏ các hạn chế về hạ tầng để thu hút đầu tư tư nhân vào đội tàu của họ, và khuyến khích các đơn vị cung cấp dịch vụ quốc tế với nhiều công nghệ mới hợp tác với các doanh nghiệp trong nước sẽ cho phép gia tăng cũng như cải thiện tiêu chuẩn đối với các dịch vụ quan trọng này, với chi phí logistics thấp hơn và phát thải ít hơn”, ông Ousmane Dione đề xuất.

Vì vậy, WB khuyến nghị, ngành giao thông vận tải nên khuyến khích đầu tư từ khối tư nhân vào hệ thống cảng, còn ngân sách nhà nước tập trung đầu tư vào cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Bên cạnh đó, Việt Nam có thể xem xét thêm việc phát triển dự án phát triển hạ tầng giao thông (ngoại trừ cảng) có tiềm năng thực hiện theo mô hình đối tác công – tư (PPP). Đối với các dự án tiềm năng cần tập trung tạo điều kiện thiết thực và hỗ trợ triển khai thành công. Để khởi đầu Cục Đường thủy nội địa Việt Nam có thể cân nhắc mở rộng một số hợp đồng dịch vụ nạo vét luồng tuyến ngắn hạn (hầu hết là hợp đồng theo năm) có quy mô khá nhỏ hiện nay thành các hợp đồng PPP quy mô nhỏ.

***Bắc Giang tập trung đẩy mạnh quản lý bến thủy nội địa***

Cuối năm 2018, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã khảo sát, đánh giá toàn tỉnh Bắc Giang có 117 BTNĐ, trong đó 83 bến không có giấy phép hoạt động. Theo Cảng vụ Đường thủy nội địa khu vực II, Bắc Giang hiện có 15 BTNĐ tại xã và thị trấn Bố Hạ (Yên Thế), Đào Mỹ (Lạng Giang), Huyền Sơn (Lục Nam); Quang Châu, Tiên Sơn (Việt Yên) và các xã Mai Đình, Hợp Thịnh (Hiệp Hòa) vi phạm nghiêm trọng hành lang bảo vệ công trình giao thông, không bảo đảm an toàn đường thủy, buộc phải giải tỏa.

Nguyên nhân dẫn đến tình trạng trên là do các đơn vị liên quan chưa tích cực vào cuộc quản lý hoạt động của BTNĐ. Mới đây, trong văn bản đề nghị Sở Giao thông vận tải (GTVT) phối hợp quản lý BTNĐ trên địa bàn, Cảng vụ Đường thủy nội địa khu vực II (Cục Đường thủy nội địa Việt Nam) đề nghị Sở GTVT giao Thanh tra Sở, Phòng Pháp chế cùng đại diện Cảng vụ phối hợp kiểm tra, xử lý, kiên quyết giải tỏa BTNĐ không phép, có nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn đường sông.

Công tác xử lý vi phạm đã được nhiều đơn vị quan tâm nhưng còn thực hiện nửa vời, thiếu kiên quyết dẫn đến nhờn luật, tái phạm… Ông Nguyễn Đăng Khoa, Phó trưởng Phòng Pháp chế (Sở GTVT) cho biết, từ năm 2015 đến nay, Bộ GTVT đã phân quyền cấp phép hoạt động BTNĐ cho Sở GTVT. Tuy vậy, hầu hết các đơn vị vẫn còn vướng mắc về mặt bằng; chưa hoàn thiện thủ tục quy hoạch, kế hoạch, chuyển đổi mục đích sử dụng đất... nên chưa đủ điều kiện cấp phép hoạt động.

Thực tế cho thấy, với nhiều lợi thế trong vận chuyển hàng hóa, tải trọng cho phép lớn, tiết kiệm nguyên liệu, chi phí thấp, vận tải đường sông đang được nhiều tổ chức, cá nhân lựa chọn. Đã đến lúc các cơ quan chức năng cần tích cực vào cuộc quản lý, lập lại trật tự, bảo đảm an toàn giao thông, tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải thủy phát triển.

1. **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn**
   1. ***Công nhận địa điểm tập kết, giám sát hàng hóa xuất, nhập khẩu tại Đắk Peur, tỉnh Đắk Nông***

Tổng cục Hải quan đã ban hành Quyết định 453/QĐ-TCHQ về việc công nhận địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu ở khu vực biên giới thuộc khu vực cửa khẩu Đắk Peur, tỉnh Đắk Nông ngày 12/03/2019.

Công nhận địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu ở khu vực biên giới thuộc khu vực cửa khẩu Đắk Peur, tỉnh Đắk Nông của Công ty TNHH MTV Thương mại Ngọc Tuyết, cụ thể như sau:

- Tổng diện tích: 5.214 m2 (trong đó: diện tích bãi: 5.002 m2; diện tích kho chứa tang vật vi phạm: 46 m2; diện tích nhà làm việc của cơ quan hải quan: 22 m2 và công trình phụ trợ);

- Mã địa điểm: 40B1C02; tên địa điểm trên hệ thống: CTY NGOC TUYET; tên doanh nghiệp: Công ty TNHH MTV Thương mại Ngọc Tuyết, do Đội Nghiệp vụ Hải quan cửa khẩu Đắk Peur thuộc Chi cục Hải quan cửa khẩu Buprăng quản lý;

- Địa chỉ: Khu vực cửa khẩu Đắk Peur, xã Thuận An, huyện Đắk Mil, tỉnh Đắk Nông.

* 1. ***Công Quyết định 942/QĐ-TCHQ 2019 công nhận kho ngoại quan***

Ngày 04/04/2019, Tổng cục Hải quan ban hành Quyết định 942/QĐ-TCHQ về việc công nhận kho ngoại quan.

Theo đó, công nhận kho hải quan của Công ty TNHH Dịch vụ phân phối Senko:

- Diện tích công nhận: 5.032 m2, trong đó diện tích kho chứa hàng là 5.032 m2 gồm 3.082 m2 diện tích kho ngoại quan số 1 và 1.950 m2 diện tích kho ngoại quan số 2; diện tích kho chứa tang vật vi phạm là 32 m2, phòng làm việc của hải quan là 32 m2 (nằm trong diện tích kho ngoại quan số 1).

Quyết định có hiệu lực từ ngày ký.