**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 01/2019**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

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

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Các chính sách về logistics nói chung:** 2](#_Toc2178925)

[***1.1.*** ***Chính sách phát triển logistics của một số tỉnh, thành*** 2](#_Toc2178926)

[***1.2.*** ***Cải thiện môi trường kinh doanh, thông thoáng nhưng không buông lỏng*** 4](#_Toc2178927)

[**2.** **Về hạ tầng cho logistics** 5](#_Toc2178928)

[**3.** **Về vận tải:** 7](#_Toc2178929)

[***3.1.*** ***Vận tải đường thủy*** 7](#_Toc2178930)

[***3.2.*** ***Vận tải hàng không:*** 10](#_Toc2178931)

[**4.** **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn** 13](#_Toc2178932)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Các chính sách về logistics nói chung:**
   1. ***Chính sách phát triển logistics của một số tỉnh, thành***

***Nghị quyết về quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng, dịch vụ logistics thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn 2050***

 Đà Nẵng đang kiên trì đặt mục tiêu quy hoạch hệ thống trung tâm logistics gắn kết hợp lý với quy hoạch phát triển thương mại, công nghiệp, giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng khép kín của thành phố và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

Thành phố quy hoạch phát triển có trọng tâm trên cơ sở xác định quy mô trung tâm logistics chính và số lượng, vị trí trung tâm logistics vệ tinh, phù hợp với từng thời kỳ. Trọng điểm phát triển dịch vụ logistics được xác định vị trí cảng Liên Chiểu.

Mục tiêu tổng thể phát triển cơ sở hạ tầng ngành dịch vụ logistics là tận dụng kinh tế của địa phương để phát triển được hệ thống hạ tầng logistics đồng bộ, liên thông đủ năng lực đáp ứng nhu cầu dịch chuyển, xử lý dòng hàng hóa phát sinh của thành phố, các tỉnh lân cận và một phần lượng hàng hóa từ Hành lang kinh tế Đông-Tây.

Hạt nhân trong lĩnh vực logistics là thành phố đang có gần 800 công ty chuyên hoạt động trên lĩnh vực vận tải, kho bãi; gần 60 chi nhánh ngân hàng được kết nối giao dịch quốc tế và 30 công ty bảo hiểm trong nước và quốc tế hoạt động “phủ sóng” hầu hết trên mọi lĩnh vực.

Ngoài ra, kế hoạch đến năm 2050, trên địa bàn thành phố xây dựng một trung tâm logistics cấp vùng và cấp tỉnh với Trung tâm logistics cảng Liên Chiểu, Trung tâm logistics Hòa Nhơn, Trung tâm logistics ga hàng hóa Kim Liên mới, Trung tâm logistics Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Trung tâm logistics Khu công nghệ cao cùng các trung tâm logistics nhỏ lẻ và các kho bãi khác. Với cơ sở hạ tầng như vậy, có thể nói Đà Nẵng đáp ứng được điều kiện cần và đủ cho ngành logistics phát triển, có sức lan tỏa cho toàn khu vực miền Trung.

Cùng với hạ tầng giao thông thuận lợi kết nối các vùng miền, Đà Nẵng sẽ trở thành trung tâm dịch vụ cảng biển lớn của khu vực trong tương lai. Đồng thời, Đà Nẵng đang chú trọng phát triển đô thị theo hướng bền vững, đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng phát triển dịch vụ. Đây chính là những yếu tố thuận lợi để Đà Nẵng phát triển lĩnh vực logistics, mở ra một hướng đi mới cho các nhà đầu tư.

***Quyết định số***[***2732/QĐ-UBND***](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/quyet-dinh-2732-qd-ubnd-2018-phe-duyet-de-an-phat-trien-he-thong-logistics-an-giang-399682.aspx)***của Ủy ban nhân dân tỉnh An Giang về việc phê duyệt Đề án “Phát triển hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh An Giang đến năm 2025, định hướng đến năm 2030***

- Triển khai có hiệu quả các kế hoạch, đề án, nghị quyết về hỗ trợ phát triển kinh tế biên mậu của tỉnh... nhằm khuyến khích các tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng kho hàng, bãi tập kết hàng hóa tại khu vực cửa khẩu và các điểm chợ biên giới trên địa bàn tỉnh.

- Huy động các nguồn vốn đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng thương mại, kho tàng, bến bãi phục vụ cho hàng xuất khẩu tại địa phương theo quy hoạch phát triển kho hàng hóa tại các cửa khẩu biên giới An Giang - Campuchia căn cứ Quyết định số [2732/QĐ-UBND](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/quyet-dinh-2732-qd-ubnd-2018-phe-duyet-de-an-phat-trien-he-thong-logistics-an-giang-399682.aspx) ngày 31/10/2018 của Ủy ban nhân dân tỉnh An Giang.

- Có chính sách, định hướng, phát triển nguồn lực, xây dựng và phát triển hạ tầng ảo hóa đám mây, dữ liệu lớn, IoT, Thông minh nhân tạo -AI; công nghệ truy xuất nguồn gốc, chuỗi khối - block chain… phục vụ cho các hệ thống thương mại điện tử, chuỗi cung ứng, chuỗi giá trị, hệ thống tin học hóa cho chuỗi hệ thống logistics của tỉnh.

- Phát triển cơ sở dữ liệu (CSDL) ngành logistic liên hệ mật thiết CSDL doanh nghiệp của tỉnh; CSDL kinh tế xã hội của tỉnh, đa ngành, đa lĩnh vực; Hệ thống mạng internet băng rộng, đa kênh; Dịch vụ Bigdata, ảo hóa, lưu trữ mạng phục vụ Doanh nghiệp; Dịch vụ e-logistic trên nền tảng IoT; Hệ thống Quản lý chuỗi cung ứng, chuỗi giá trị, mạng kết nối doanh nghiệp, sản phẩm (block chain, mạng xã hội, truy xuất nguồn gốc,...).

- Phát triển hệ thống, cộng đồng Doanh nghiệp Logistics trên địa bàn tỉnh có khả năng kết nối, liên kết, hỗ trợ với hệ thống, cộng đồng Doanh nghiệp Logistic của vùng Đồng Bằng Sông Cửu Long, các tỉnh đầu mối, trung tâm, cửa ngõ (Cần Thơ, Kiên Giang, Đồng Tháp, Long An, TP. Hồ Chí Minh) của khu vực, cả nước và cộng đồng các Doanh nghiệp Logistic của Campuchia.

- Có chính sách ươm tạo, hỗ trợ vốn vay ưu đãi, hỗ trợ chi phí trong triển khai, tư vấn áp dụng các tiêu chuẩn ISO, chuẩn hóa doanh nghiệp, đầu tư, ứng dụng CNTT, thương mại điện tử, hệ thống truy xuất nguồn gốc, blockchain cho các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh.

* 1. ***Cải thiện môi trường kinh doanh, thông thoáng nhưng không buông lỏng***

Nhằm tiếp tục cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, ngày 01/01/2019, Chính phủ đã ban hành [Nghị quyết 02/NQ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thuong-mai/Nghi-quyet-02-NQ-CP-2019-thuc-hien-nhiem-vu-giai-phap-chu-yeu-cai-thien-moi-truong-kinh-doanh-403688.aspx), trong đó tiếp tục đơn giản hoá các quy định về điều kiện kinh doanh (ĐKKD).

Theo đó, sẽ tiếp tục bãi bỏ, đơn giản hóa các quy định về ĐKKD; thực thi đầy đủ, triệt để những cải cách về ĐKKD đã thực hiện trong năm 2018. Cụ thể:

- Các bộ, cơ quan ngang bộ: Tiếp tục rà soát, trình Chính phủ bãi bỏ, đơn giản hóa các ĐKKD không rõ ràng, không cụ thể, không khả thi trước quý III năm 2019; Đẩy nhanh tiến độ soạn thảo Luật sửa đổi các luật có liên quan trình Chính phủ để trình Quốc hội bãi bỏ, đơn giản hóa các ĐKKD được quy định tại các luật chuyên ngành theo phương án đã được phê duyệt; Công bố đầy đủ các ĐKKD đã được bãi bỏ, các ĐKKD đã được đơn giản hóa trong năm 2018.

- Chủ tịch UBND cấp tỉnh theo dõi, chỉ đạo các sở, ngành, UBND cấp huyện đảm bảo thực thi đầy đủ ĐKKD đã bị bãi bỏ, những nội dung được đơn giản hóa của các quy định về ĐKKD; không tự đặt thêm ĐKKD trái quy định của pháp luật;...

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì: đánh giá mức độ thay đổi và tác động thực chất đối với doanh nghiệp của những cải cách, bãi bỏ đơn giản hóa các quy định về ĐKKD do các bộ, ngành thực hiện năm 2018; theo dõi, đánh giá tình hình và kết quả thực hiện cải cách toàn diện các quy định về ĐKKD ở các bộ, ngành, địa phương;...

Ngoài ra, [thông báo](http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&_page=1&mode=detail&document_id=195985) kết luận của Phó Thủ tướng thường trực Trương Hòa Bình - Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia tại Hội nghị tổng kết công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông năm 2018; nhiệm vụ năm 2019 cũng yêu cầu Bộ Giao thông vận tải khẩn trương hoàn thiện Nghị định quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải, trong đó chú ý siết chặt các điều kiện về bảo đảm an toàn giao thông đối với hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, đặc biệt là quy định trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải về quản lý thời gian lao động và khám sức khỏe của lái xe ô tô kinh doanh vận tải, trình Chính phủ trước ngày 31/1/2019.

1. **Về hạ tầng cho logistics**

***Chính phủ chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ và nâng cao chất lượng công tác đầu tư xây dựng, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trọng điểm***

Văn phòng Chính phủ đã có [Thông báo](http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&_page=1&mode=detail&document_id=195985) kết luận của Phó Thủ tướng thường trực Trương Hòa Bình - Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia tại Hội nghị tổng kết công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông năm 2018; nhiệm vụ năm 2019.

Theo đó, việc xây dựng, nâng cấp phải gắn với duy tu, bảo đảm an toàn giao thông và khai thác có hiệu quả các công trình hạ tầng hiện hữu, tổ chức tách làn xe hai bánh với xe ô tô tại những đoạn tuyến quốc lộ có lưu lượng giao thông lớn; nâng cao hiệu quả công tác bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa.

Đối với công tác bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông cần tập trung rà soát, xử lý dứt điểm các điểm đen, điểm tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông, rà soát thu hẹp tiến tới xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt. Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố phải xây dựng danh mục, số liệu cụ thể về xoá điểm đen tai nạn giao thông, xoá lối đi tự mở trái phép qua đường sắt trong năm 2019 và các năm tiếp theo;...

***Tỉnh Quảng Ninh lập kế hoạch khởi công công cao tốc Vân Đồn - Móng Cái trong tháng 3/2019.***

Theo thông tin từ UBND tỉnh Quảng Ninh, trong tháng 3/2019, tỉnh sẽ phấn đấu khởi công cao tốc Vân Đồn - Móng Cái. Đây là một trong những nhiệm vụ trọng tâm phải thực hiện trong tháng 3 của tỉnh Quảng Ninh.

Trong quá trình chuẩn bị triển khai dự án, tỉnh Quảng Ninh gặp một số khó khăn về giải phóng mặt bằng, huy động vốn vay tín dụng, bố trí các mỏ đất, bãi đổ thải, điểm lập quy hoạch mỏ đất…. Trong khi đó, các nhà thầu gặp khó khăn trong quá trình xử lý thực bì, bóc đất hữu cơ còn chậm do chưa bố trí đủ nhân sự và thiết bị máy móc. UBND tỉnh Quảng Ninh đã lập kế hoạch cụ thể để giải quyết. Một trong các vấn đề được coi là quan trọng và gặp nhiều khó khăn nhất đã được tỉnh này thực hiện thành công là công tác giải phóng mặt bằng. Tính đến thời điểm hiện tại, đã giải phóng đạt 97% mặt bằng sạch chuẩn bị bàn giao cho chủ đầu tư phục vụ triển khai dự án. Tỉnh Quảng Ninh cũng đã thành lập các tổ công tác, tham gia trực tiếp tháo gỡ các khó khăn gặp phải để khởi công dự án theo dự kiến đã đề ra.

***Điều chỉnh quy hoạch cảng khu vực Sóc Trăng***

Hiện nay cả phía Đông và phía Tây ĐBSCL chưa có cảng tổng hợp lớn nào. Các cảng biển chủ yếu là cảng nằm sâu  trong các sông như: sông Tiền, sông Hậu, sông Gành Hào, chưa có cảng ngoài bờ biển. Hiện hàng hóa XNK từ ĐBSCL vận chuyển ra nước ngoài chỉ có hai cách: hoặc chuyển sang cảng Cần Thơ rồi tiếp tục đưa lên Cái Mép - Thị Vải, hoặc từ Cần Thơ phải trung chuyển sang Singapore để đưa hàng hóa đi các nước. Điều đó khiến hàng hóa XNK của vùng phải gánh thêm đủ loại phí, sức cạnh tranh của hàng hóa vì thế mà giảm đi đáng kể.

Theo phương án CTCP tư vấn xây dựng công trình hàng hải (CMB) trình Bộ GTVT, cảng biển Sóc Trăng sẽ đóng vai trò là cảng cửa ngõ quốc tế với bến cảng chính được đề xuất hình thành tại một trong 2 vị trí: tại cửa Trần Đề hoặc tại cửa Mỹ Thanh. Mục tiêu khi đi vào hoạt động là đáp ứng cho tàu trọng tải 50.000 - 100.000 DWT và trên 100.000 DWT.

Khu vực nghiên cứu bến cảng Trần Đề có diện tích dự kiến rộng khoảng 30.000ha từ cửa Trần Đề đến cửa Mỹ Thanh. Trong đó, đường bờ dài 20km, bến cảng Trần Đề được xây dựng nằm ngoài khơi cách bờ khoảng 15-20km tùy vị trí. Độ sâu khoảng từ -10m đến -12m.

Đơn vị tư vấn cũng đề xuất 2 phương án quy hoạch cảng Trần Đề. Phương án 1, bao gồm: xây dựng đê chắn sóng dài 11,6km, cầu dẫn vượt biển dài 16km, cầu cảng dài 9km. Phương án 2, các hạng mục xây dựng bao gồm: đê chắn sóng, cát dài 13,7km, cầu dẫn vượt biển dài 16km, cầu cảng dài 10,6km. Tổng vốn đầu tư sơ bộ cho tất cả các hạng mục khoảng hơn 4,1 tỷ USD được phân kỳ đầu tư theo các giai đoạn.

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

**Từ ngày 01/01/2019, giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam được áp dụng theo quy định trong Thông tư**  **54/2018/TT-BGTVT.**

Cụ thể: khung giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất tại khu vực 1 (không áp dụng đối với khu vực bến cảng Lạch Huyện) được điều chỉnh tăng 10% so với Quyết định số 3863 của Bộ GTVT.

Cụ thể, từ 30 USD/cont 20’, 45 USD/cont 40’ lên 33 USD/cont 20’, 50 USD/cont 40’ (đối với dịch vụ bốc dỡ từ tàu (sà lan) sang bãi cảng và ngược lại).

Riêng đối với dịch vụ bốc dỡ từ tàu (sà lan) sang sà lan, ô tô, toa xe tại cầu cảng và ngược lại, mức giá được điều chỉnh tăng khoảng 50%, từ 18 USD/cont 20’, 27 USD/cont 40’ lên 26 USD/cont 20’, 40 USD/cont 40’.

Cùng với đó, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất tại khu vực Lạch Huyện được điều chỉnh tăng 10% theo lộ trình thực hiện đến năm 2021, từ 46 USD/cont 20’, 68 USD/cont 40’ lên 52 USD/cont 20’, 77 USD/cont 40’.

Tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất được điều chỉnh tăng 10%, từ 46 USD/cont 20’, 68 USD/cont 40’ lên 52 USD/cont 20’, 77 USD/cont 40’; Đồng thời, khung giá bốc dỡ container trung chuyển, quá cảnh (từ tàu, sà lan sang bãi cảng và ngược lại) giảm khoảng 10%, từ 34 USD/cont 20’ , 51 USD/cont 40’ xuống 31 USD/cont 20’, 46 USD/cont 20’.

Còn tại khu vực bến cảng Đồng bằng sông Cửu Long, khung giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất được điều chỉnh giảm 50% so với khu vực 3.

Khung giá dịch vụ cầu, bến, phao neo đối với khách du lịch cũng được điều chỉnh tăng so với Quyết định 3946 của Bộ GTVT, từ 0,99 -1,1 USD/người/lượt lên 2,5 – 3,5 USD/người/lượt.

Thông tư cũng nêu rõ, trường hợp các yếu tố hình thành giá thay đổi có thể làm cho giá dịch vụ tại cảng biển thấp hơn mức giá tối thiểu hoặc cao hơn mức giá tối đa theo khung giá quy định và trường hợp các cầu, bến cảng được đầu tư xây dựng mới chuyên dùng để khai thác tàu khách quốc tế, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ phải đề xuất mức giá, báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam trình Bộ GTVT xem xét quyết định sửa đổi, bổ sung Thông tư.

Thông tư số 54 có hiệu lực thi hành từ ngày 1/1/2019, bãi bỏ Quyết định số 3863 và Quyết định số 3946 của Bộ GTVT.

***Cơ sở tính giá dịch vụ lai dắt tàu thuyền***

a) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt tàu thuyền có trách nhiệm cung cấp tàu lai với số lượng và công suất theo quy định tại nội quy cảng biên khu vực. Giá dịch vụ lai dắt tàu thuyền cho một lượt lai dắt bằng tích số của giá lai dắt tương ứng quy định tại Điều 18, Điều 19, Điều 20 của Thông tư này với thời gian lai dắt thực tế:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Giá dịch vụ lai dắt tàu thuyền cho một lượt lai dắt | = | Giá lai dắt nằm trong khung giá dịch vụ lai dắt | x | Thời gian lai dắt thực tế |

b) Thời gian lai dắt thực tế được tính từ thời điểm tàu lai bắt đầu thực hiện việc hỗ trợ lai, kéo, đẩy tàu 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. Trong trường hợp thời gian lai dắt nhỏ hơn 01 giờ được làm tròn là 01 giờ. Thời gian lai dắt tàu thuyền phải có xác nhận của thuyền trưởng tàu được lai hoặc hoa tiêu dẫn tàu đó;

c) Trường hợp cung cấp tàu lai với số lượng 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 quy định tại nội quy cảng biển khu vực và khung giá để tính giá dịch vụ lai dắt;

d) Trường hợp cung cấp tàu lai với số lượng và công suất lớn hơn mức quy định tại nội quy cảng biển khu vực, theo yêu cầu của cảng vụ, hoa tiêu, thuyền trưởng hoặc hãng tàu, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt căn cứ số lượng, công suất tàu lai thực tế và khung giá để tính giá dịch vụ lai dắt tàu thuyền;

đ) Trường hợp dịch vụ lai dắt tàu thuyền không đáp ứng nhu cầu cho tàu thuyền vào khu vực cảng, bên thuê lai dắt được quyền ký kết hợp đồng thuê tàu lai từ khu vực khác;

e) Trường hợp dịch vụ lai dắt tàu thuyền không đáp ứng nhu cầu cho tàu thuyền vào khu vực cảng, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt phải điều động tàu lai từ khu vực khác đến vị trí lai dắt, giá do hai bên tự thỏa thuận nhưng không vượt quá 70% khung giá dịch vụ lai dắt theo quy định tại Thông tư này và theo số giờ điều động thực tế;

g) Trường hợp doanh nghiệp cung cấp tàu lai không đáp ứng được công suất yêu cầu theo quy định tại nội quy cảng biển, phải sử dụng từ hai tàu lai trở lên thì giá dịch vụ lai dắt tàu biển tính theo khung giá tương ứng với công suất tàu lai theo quy định của nội quy cảng biển.

* 1. ***Vận tải hàng không:***
* ***Từ ngày 30 tháng 01 năm 2019 sẽ áp dụng các quy định mới về Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.***

Theo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (sau đây viết tắt là Bộ QCATHK) như sau:

1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 1 Bộ QCATHK tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 4 Bộ QCATHK tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 Bộ QCATHK tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ QCATHK tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 7 Bộ QCATHK tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này.

6. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 9 Bộ QCATHK tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.

7. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 Bộ QCATHK tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này.

8. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 12 Bộ QCATHK tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này.

9. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ QCATHK tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.

10. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 19 Bộ QCATHK tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.

11. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 20 Bộ QCATHK tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

12. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 21 Bộ QCATHK tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.

Thông tư này thay thế Thông tư số [14/2018/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-14-2018-tt-bgtvt-sua-doi-03-2016-tt-bgtvt-bo-quy-che-an-toan-hang-khong-379092.aspx) ngày 03 tháng 4 năm 2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [03/2016/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-03-2016-tt-bgtvt-sua-doi-01-2011-tt-bgtvt-an-toan-hang-khong-tau-bay-khai-thac-tau-bay-309156.aspx) ngày 31/03/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [01/2011/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-01-2011-tt-bgtvt-bo-quy-che-an-toan-hang-khong-dan-dung-linh-vuc-tau-120900.aspx) ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

* ***Quyết định số 105/QĐ-TTg phê duyệt Đề án 'Tăng cường kết nối hàng không với các thị trường nguồn khách du lịch'.***

Mục tiêu của Đề án là mở các đường bay mới, tăng tần suất trên các đường bay hiện có của các hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài giữa Việt Nam và các thị trường du lịch trọng điểm trên thế giới gồm Hoa Kỳ, Pháp, Anh, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Malaysia, Singapore, Nga, Úc và Ấn Độ; mở mới các đường bay nội địa kết nối đến các vùng du lịch trọng điểm Đông Bắc Bắc Bộ, di sản miền Trung, duyên hải Nam Trung Bộ - Tây Nguyên, đồng bằng sông Cửu Long và Đảo ngọc Phú Quốc góp phần phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn.

Đến năm 2020, tiếp tục triển khai kế hoạch mở đường bay quốc tế theo Đề án "Định hướng phát triển đường bay trực tiếp giữa Việt Nam và các quốc gia, địa bàn trọng điểm nhằm thúc đẩy đầu tư phát triển, tăng cường giao lưu, hội nhập quốc tế" đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2119/QĐ-TTg ngày 28 tháng 12 năm 2017.

Đến năm 2025, kết nối các đường bay quốc tế đến tất cả các cảng hàng không quốc tế (CHKQT) và các cảng hàng không (CHK) được phép tiếp nhận chuyến bay quốc tế của Việt Nam và các đường bay quốc nội kết nối nội vùng, liên vùng đến các cảng hàng không trong các vùng du lịch nội địa trọng điểm. Sau năm 2025, tiếp tục hoàn thiện mạng đường bay quốc nội kết nối nội vùng, liên vùng đến các cảng hàng không tại các vùng du lịch nội địa trọng điểm.

Phát triển hoạt động hàng không với hoạt động du lịch theo định hướng tăng cường hội nhập kinh tế quốc tế, đảm bảo phát triển bền vững; phát triển hàng không - du lịch gắn liền với hội nhập quốc tế đồng thời bảo đảm giữ gìn bản sắc văn hóa dân tộc, bảo vệ môi trường, an ninh quốc phòng và an toàn cho du khách.

Đề án đưa ra định hướng về chính sách thu hút các hãng hàng không mở đường bay, tăng tần suất bay giữa Việt Nam và các thị trường nguồn khách du lịch: Tạo điều kiện tối đa về quyền vận chuyển hàng không, giờ cất/hạ cánh tối ưu theo đề nghị của hãng hàng không, áp dụng chính sách ưu đãi giá dịch vụ điều hành bay đi/đến và giá dịch vụ cất cánh, hạ cánh tàu bay đối với các hãng hàng không khai thác đường bay mới trực tiếp giữa các thị trường nguồn khách du lịch và tăng tần suất trên các đường bay quốc tế hiện có đến các cảng hàng không quốc tế và các cảng hàng không được phép tiếp nhận các chuyến bay quốc tế của Việt Nam.

Đồng thời định hướng kết nối mạng đường bay nội địa kết nối đến các vùng du lịch trọng điểm của Việt Nam: Mở rộng mạng đường bay nội địa với hệ thống đường bay nội vùng, liên vùng; kết nối các cảng hàng không thuộc các vùng du lịch trọng điểm nội địa với các cảng hàng không khác của Việt Nam, phù hợp với điều kiện hạ tầng cảng hàng không và kế hoạch khai thác đội tàu bay.

Định hướng kết nối hàng không với từng thị trường nguồn khách du lịch quốc tế gồm: Thị trường Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, Malaysia, Singapore, Pháp, Anh, Nga, Úc, Hoa Kỳ, Ấn Độ.

1. **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn**

***UBND tỉnh Bình Định đã đồng ý với đề xuất của Sở Tài chính về kế hoạch di dời kho bãi, cơ sở sản xuất không phù hợp ra khỏi nội thành Quy Nhơn***

Theo Quyết định 641/QĐ-UBND quy định các kho bãi, cơ sở sản xuất phải di dời ra khỏi nội thành Quy Nhơn gồm: Cụm kho dọc đường Trần Hưng Đạo; cụm kho khu vực Công ty CP Xây dựng 47, HTX Bình Minh, Xí nghiệp Song mây xuất khẩu - mỹ nghệ và Phân viện Quy hoạch rừng Trung Trung Bộ; cụm kho từ Xí nghiệp Thực phẩm Quy Nhơn đến Công ty TNHH thương mại Ánh Việt dọc QL 1D và Công ty CP Hóa chất bao bì Nhơn Thành; Công ty CP In bao bì Bình Định; Công ty CP Đầu tư và xây dựng HUD 405 Bình Định; Công ty CP Lâm nghiệp 19 - Kho xí nghiệp Bông Hồng...

Đầu năm 2019, UBND tỉnh Bình Định đã đồng ý các dự án đầu tư thuộc kế hoạch đã được chấp thuận chủ trương đầu tư trước ngày 1.1.2018 tiếp tục thực hiện theo quy định; còn dự án được chấp thuận chủ trương đầu tư từ ngày 1.1.2018 trở về sau (thời điểm Nghị định 167/2017/NĐ-CP của Chính phủ về việc sắp xếp lại, xử lý tài sản công có hiệu lực) phải thực hiện theo quy định tại Nghị định 167 và các quy định hiện hành.

UBND tỉnh giao Sở KH&ĐT chủ trì, đề xuất thu hồi chủ trương đầu tư đối với dự án Khu chung cư Hàng Hải - Marine Building của Công ty CP Hàng hải Bình Định, dự án khu nhà ở Trường Thành của Công ty CP Sản xuất Thương mại và Đầu tư Nam Minh. Rà soát tất cả dự án đã chấp thuận chủ trương đầu tư sau 1.1.2018 nhưng không phù hợp Nghị định 167/2017/NĐ-CP, những dự án không triển khai hoặc không đảm bảo tiến độ, tham mưu thu hồi chủ trương đầu tư. Đề xuất đấu giá quyền sử dụng đất, đấu thầu dự án các khu đất thu hồi và các khu đất còn lại.

Giao Sở TN&MT đề xuất điều chỉnh các nội dung của kế hoạch di dời được phê duyệt năm 2016, đảm bảo các quy định mới tại Nghị định 167/2017/NĐ-CP.