**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 12/2018**

**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](#_Toc534007262)

[***1.1.*** ***Điều chỉnh điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và các chính sách liên quan về ngoại thương, hải quan*** 2](#_Toc534007263)

[***1.2.*** ***Ban hành mã ngành về logistics*** 5](#_Toc534007264)

[**2.** **Về hạ tầng cho logistics** 6](#_Toc534007265)

[**3.** **Về vận tải:** 10](#_Toc534007266)

[***3.1.*** ***Về đường sắt:*** 11](#_Toc534007267)

[***3.2.*** ***Về đường bộ*** 12](#_Toc534007268)

[***3.3.*** ***Về đường thủy nội địa:*** 13](#_Toc534007269)

[***3.4.*** ***Về đường hàng không*** 17](#_Toc534007270)

[***3.5.*** ***Về đường biển*** 18](#_Toc534007271)

[***3.6.*** ***Về vận tải đa phương thức:*** 20](#_Toc534007272)

[**4.** **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn** 21](#_Toc534007273)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

**TỔNG KẾT NHỮNG CHÍNH SÁCH TIÊU BIỂU TRONG NĂM 2018**

1. **Các chính sách về logistics nói chung:**
	1. ***Điều chỉnh điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và các chính sách liên quan về ngoại thương, hải quan***

Năm 2018 là năm thứ hai triển khai Quyết định 200/QĐ-TTg, các cơ quan Chính phủ đã có nhiều nỗ lực trong việc xây dựng môi trường kinh doanh thuận lợi cho lĩnh vực dịch vụ logistics và cải thiện hạ tầng logistics.

Từ ngày 20/02/2018, nghị định số 163/2017/NĐ-CP (thay thế Nghị định 140/2007 NĐ-CP) quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam chính thức có hiệu lực, mở ra những cánh cửa mới cho ngành logistics Việt Nam.

Nghị định 163 cũng quy định cụ thể các điều kiện đối với nhà đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics, quy định về kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử và đưa ra giới hạn trách nhiệm đối với kinh doanh dịch vụ logistics. Việc ban hành Nghị định này đã bao quát các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics, góp phần cụ thể hóa chính sách đầu tư và phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam.

Nghị định 163 có 3 chương 8 điều (Nghị định 140 có 4 chương 12 điều). So với Nghị định 140, Nghị định 163 có những thay đổi chính về đối tượng áp dụng, về phân loại dịch vụ logistics, về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, về giới hạn trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics. Cụ thể các điểm mới như sau: - Thứ nhất, về đối tượng áp dụng Nghị định 163 áp dụng đối với “thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và các tổ chức, cá nhân có liên quan”, trong khi Nghị định 140 quy định “thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam và các tổ chức, cá nhân khác hoạt động liên quan đến dịch vụ logistics”. Theo quy định của Nghị định 163, các nhà đầu tư nước ngoài có thể đầu tư dưới các hình thức hiện diện thương mại là: Văn phòng đại diện, hợp đồng hợp tác kinh doanh, liên doanh. Doanh nghiệp đầu tư nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%, 50% hoặc 51%, hoặc không hạn chế tùy theo từng loại hình dịch vụ logistics được phép cung cấp Như vậy, Nghị định 163 đã mở rộng đối tượng áp dụng ra các doanh nghiệp logistics nước ngoài.

- Thứ hai, Nghị định 163 quy định cụ thể 17 loại hình dịch vụ logistics, trong khi theo phân loại dịch vụ logistics của Nghị định 140 thì chỉ có 3 nhóm, trong đó có nhiều dịch vụ. Điều 3 của Nghị định 163 chỉ ra 16 loại hình dịch vụ và mục 17 để mở “Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật Thương mại”. Việc phân chia cụ thể như Nghị định 163 tạo thuận lợi cho cả công tác quản lý vĩ mô vào hoạt động thực tế của doanh nghiệp.

- Thứ ba, về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics Nghị định 140 yêu cầu thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic chủ yếu phải có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu, nhưng Nghị định 163 không nêu yêu cầu này mà để các văn bản pháp luật chuyên ngành của từng loại dịch vụ quy định chi tiết. Nghị định 163 cũng quy định cụ thể các điều kiện đối với nhà đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics (Khoản 3 Điều 4), trong đó, có nội dung nổi bật là “Nhà đầu tư nước ngoài sẽ được mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp theo tỷ lệ khi kinh doanh dịch vụ logistics liên quan đến vận tải” (quy định hiện hành chỉ cho phép thành lập công ty liên doanh). Nghị định 163 còn đưa ra điều kiện mà trước đây Nghị định 140 chưa có: “Thương nhân tiến hành một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác”, còn phải tuân thủ các quy định về thương mại điện tử ngoài việc đáp ứng theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ cụ thể quy định tại Điều 3 Nghị định này.

 - Thứ tư, về giới hạn trách nhiệm Nghị định 163 quy định: Trường hợp các bên không có thoả thuận thì nếu khách hàng không có thông báo trước về trị giá của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường. Nếu khách hàng đã thông báo trước về trị giá của hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá trị giá của hàng hóa đó. Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất (Điều 5, chương 2). Cách quy định này cụ thể hơn và chính xác so với cách quy định trong Nghị định 140. Như vậy có thể thấy Nghị định 163 đã có những quy định rõ ràng, thông thoáng, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong nước, nước ngoài, các tổ chức, cá nhân có liên quan tham gia vào đầu tư phát triển thị trường dịch vụ logistics Việt Nam. Việc ban hành Nghị định này đã bao quát các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics như đề ra trong Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025, ban hành theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ. Đây là một bước tiến mới của Chính phủ trong việc cải cách thể chế liên quan đến ngành dịch vụ logistics, trong đó có các quy định cụ thể về đầu tư phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam.

Ngoài ra, một số Nghị định, Thông tư, Quyết định được ban hành trong thời gian qua có tác động đến hoạt động dịch vụ logistics gồm có:

˗ Nghị định số 31/2018/NĐ-CP ban hành ngày 08/3/2018 quy định chi tiết Luật Quản lý ngoại thương về xuất xứ hàng hóa;

 ˗ Nghị định số 59/2018/NĐ-CP ban hành ngày 20/4/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ban hành ngày 21/01/2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan;

 ˗ Nghị định số 69/2018/NĐ-CP ban hành ngày 15/5/2018 quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý ngoại thương;

˗ Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ban hành ngày 16/10/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ban hành ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 của Chính phủ. ˗

Thông tư số 12/2018/TT-BCT ban hành ngày 15/6/2018 quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý ngoại thương và Nghị định số 69/2018/NĐ-CP;

˗ Thông tư số 39/2018/TT-BTC ban hành ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2018 của Bộ Tài chính quy định về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hải quan, thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

Năm 2017-2018, các Bộ quản lý chuyên ngành ban hành một số văn bản theo hướng cắt giảm mặt hàng phải kiểm tra chuyên ngành trước thông quan, nhiều mặt hàng đã được chuyển thời điểm kiểm tra từ giai đoạn trước thông quan sang sau thông quan, một số quy định không còn phù hợp cũng đã được bãi bỏ. Theo số liệu thống kê của cơ quan hải quan (thống kê về các quy định của các Bộ, ngành về quản lý và kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất nhập khẩu), quý 2/2015 có 82.760 mặt hàng thuộc diện quản lý và kiểm tra chuyên ngành, đến hết quý 1/2018 còn 78.390 mặt hàng (giảm 4.370 mặt hàng), trong đó: Bộ Y tế giảm 868 mặt hàng (từ 5.730 xuống 4.862 mặt hàng), Bộ Khoa học và Công nghệ giảm 532 mặt hàng (từ 3.434 xuống 2.902 mặt hàng), Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn giảm 1.069 mặt hàng (từ 65.185 xuống 64.116 mặt hàng); Bộ Công Thương giảm 989 mặt hàng (từ 5.096 xuống 4.107 mặt hàng). Số tờ khai (lô hàng hóa) nhập khẩu thuộc diện quản lý và kiểm tra chuyên ngành làm thủ tục hải quan tại các cửa khẩu năm 2015 khoảng 30% đã giảm xuống còn 19,4% trong năm 2017 (chưa tính số tờ khai hàng hóa nhập khẩu thuộc diện quản lý và kiểm tra chuyên ngành làm thủ tục hải quan tại các đơn vị hải quan trong nội địa (như hàng hóa gia công, hàng sản xuất xuất khẩu, hàng nhập khẩu của doanh nghiệp chế xuất, hàng phi mậu dịch trị giá thấp) tỷ lệ kiểm tra chuyên ngành khoảng 2,3%)

* 1. ***Ban hành mã ngành về logistics***

Ngày 06/7/2018, theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Thủ tướng Chính phủ đã ký ban hành Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg ban hành Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam. Trong mã ngành tại Quyết định này, tại Chương H - Vận tải Kho bãi, đã có mã ngành riêng cho logistics là mã 52292. Tuy nhiên, với mức phân ngành khá sâu, phạm vi của logistics sẽ rất hạn hẹp, chỉ bao gồm hoạt động lập kế hoạch, tổ chức và hỗ trợ hoạt động vận tải, kho bãi và phân phối hàng hóa. Một số hoạt động thuộc phạm vi của logistics như dịch vụ đại lý, giao nhận vận chuyển; dịch vụ môi giới thuê tàu biển, máy bay, phương tiện vận tải bộ; đại lý làm thủ tục hải quan được xếp ngang mức hoặc ở mức cao hơn so với mã về logistics.

1. **Về hạ tầng cho logistics**

Năm 2018 cũng là một năm thực hiện quyết liệt những chính sách về cải thiện cơ sở hạ tầng cho hoạt động logistics tại Việt Nam.

Trong Chỉ thị 21/CT-TTg về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông, Thủ tướng Chính phủ giao Bộ Công Thương tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành liên quan (đặc biệt là Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính…) hoàn thiện chính sách đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics.

Tập trung cải thiện cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử, kết hợp logistics với thương mại điện tử theo xu hướng phát triển hiện nay trên thế giới và khu vực. Thông qua các hoạt động nhằm nâng cao năng lực doanh nghiệp, khuyến khích, hướng dẫn doanh nghiệp trong một số ngành áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến trong quá trình sản xuất, kinh doanh, trong đó chú trọng triển khai các hoạt động logistics trên nền tảng công nghệ thông tin và các công nghệ mới trong logistics.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư tập trung kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics loại I, đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế; khuyến khích một số khu công nghiệp, khu chế xuất xây dựng hình mẫu khu công nghiệp dựa trên nền tảng logistics; hoàn thiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp dịch vụ logistics; xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về logistics; ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics...

Bộ Tài chính nghiên cứu xây dựng chính sách thuế, phí, giá dịch vụ để tạo điều kiện cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức.

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương dành quỹ đất thích hợp để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ hậu cảng, cảng cạn, kết nối thuận tiện với mạng lưới giao thông quốc gia để từng bước tạo thành mạng lưới kết cấu hạ tầng logistics hiện đại.

Căn cứ định hướng phát triển và thực tế điều kiện tại địa phương, chủ động phối hợp với các bộ, ngành tổ chức kêu gọi đầu tư xây dựng, hoàn chỉnh hệ thống logistics trên địa bàn

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, các Hiệp hội ngành hàng liên quan căn cứ quy định của pháp luật, chỉ đạo của các cấp có thẩm quyền và chức năng, nhiệm vụ để định hướng thay đổi hành vi trong thương mại quốc tế, gắn kết giữa doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, thay đổi điều kiện giao hàng "mua CIF, bán FOB", nâng cao ý thức của doanh nghiệp chủ hàng, tạo cơ sở cho doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia vào nhiều công đoạn trong chuỗi cung ứng với hàm lượng giá trị gia tăng ngày càng cao.

***Nhờ những chỉ đạo quyết liệt và sự quyết tâm thực hiện của các bộ, ngành, địa phương cũng như sự vào cuộc của các doanh nghiệp, nhà đầu tư, trong năm 2018, hạ tầng cho logistics của Việt Nam đã có những cải thiện đáng kể như sau:***

Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có những bước phát triển mạnh, theo hướng hiện đại, có trọng tâm, trọng điểm, nhiều tuyến đường cao tốc, cầu lớn đã và đang được nâng cấp xây dựng tập trung vào các công trình có tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội. Dự án cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi đã thông xe toàn tuyến vào cuối tháng 6/2018, góp phần hoàn thiện tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam.

Bên cạnh đó, cầu Bạch Đằng và tuyến cao tốc Hải Phòng - Hạ Long đã đi vào khai thác cuối tháng 8/2018, cùng với tuyến cao tốc Hạ Long - Vân Đồn sẽ đi vào hoạt động từ cuối tháng 12/2018, tạo thành mạng lưới giao thông liên hoàn, hiện đại của vùng ven biển Miền Bắc, là mắt xích quan trọng kết nối 3 cực tăng trưởng của tam giác kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Đó cũng là một trong những cửa ngõ giao thông quan trọng, kết nối giao thương với ASEAN và Trung Quốc. Điều này sẽ tạo ra sự kết nối hạ tầng giao thông giữa các tuyến được đồng bộ, tăng lưu lượng hàng hóa vận chuyển, từ đó tạo đòn bẩy cho sự phát triển của dịch vụ logistics Việt Nam trong những năm tới.

Về đường biển, cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện ở phía Bắc đã đưa vào khai thác 2 bến cảng đầu tiên trong tháng 5/2018. Đây là cảng thay thế hệ thống cảng cũ ở Hải Phòng, đáp ứng nhu cầu bốc xếp hàng hoá vận tải bằng đường biển ngày càng tăng của các tỉnh, thành phố, khu công nghiệp, khu kinh tế trọng điểm Bắc Bộ. Khi đi vào khai thác, cảng Lạch Huyện sẽ góp phần đưa hàng hóa xuất, nhập khẩu của khu vực miền Bắc cũng như cả nước có thể đi thẳng tới thị trường châu Âu, châu Mỹ, mà không phải trung chuyển qua các cảng tại khu vực như Singapore, Hồng Kông. Điều này sẽ góp phần giảm đáng kể chi phí vận tải, tăng năng lực cạnh tranh đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam. Ngoài ra, còn góp phần thu hút lượng hàng quá cảnh khu vực Đông Bắc Lào qua tuyến hành lang Đông - Tây và khu vực Nam Trung Quốc.

Để bảo đảm mục tiêu phát triển Cảng hàng không quốc tế Nội Bài trở thành cảng hàng không hiện đại, xứng đáng là cửa ngõ quốc tế số 1 của Việt Nam, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng yêu cầu Bộ Giao thông vận tải chủ động làm việc với các nhà khoa học, các tổ chức tư vấn có năng lực, rà soát quy hoạch phát triển của Cảng hàng không quốc tế Nội Bài đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050; trước mắt, rà soát Quy hoạch khu vực phía Bắc để nâng quy mô công suất khai thác đạt 50 triệu hành khách/năm; đồng thời, nghiên cứu phát triển về phía Nam, bảo đảm đến năm 2050 đạt 80 - 100 triệu hành khách/năm.

Năm 2018 Cảng hàng không Vân Đồn là sân bay đầu tiên của Việt Nam được đầu tư theo hình thức BOT được đưa vào hoạt động.

Các sân bay hiện đang mở rộng năng lực tiếp nhận hàng hóa, một số sân bay như Cần Thơ đang xem xét việc xây dựng trung tâm logistics hàng không hiện đại để phục vụ nhu cầu ngày càng tăng tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long.

Trong năm 2018, hạ tầng logistics tĩnh bao gồm các trung tâm logistics, trung tâm phân phối, cảng cạn, kho ngoại quan cũng gia tăng về số lượng và nâng cấp về công nghệ.

Ngoài các chức năng chính gồm bảo quản, dán nhãn, đóng gói, chia tách, xử lý hàng hóa, chuẩn bị đơn đặt hàng, các trung tâm logistics đang chuyển sang ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hàng hóa, theo dõi, truy xuất vị trí. Một số trung tâm logistics chuyên dùng được tự động hóa gần như hoàn toàn như các trung tâm logistics của Samsung, Unilever, P&G, Vinamilk, Masan. Các trung tâm logistics lớn hiện nay tập trung ở khu vực Hải Phòng, Đồng Nai và Bình Dương, áp dụng hệ thống quản lý hiện đại thuộc các doanh nghiệp Gemadept, TBS, Tân Cảng Sài Gòn, Transimex, Mapletree, Damco, DHL, Kerry Express, Viettel Post.

Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam bao gồm 8 tỉnh, thành phố gồm: Bình Dương, Đồng Nai, Bình Phước, Bà Rịa - Vũng Tàu, Long An, Tây Ninh, Tiền Giang và TP HCM. Mức tăng trưởng kinh tế của vùng gấp 1,5 lần mức bình quân của cả nước, chiếm 40%  kim ngạch xuất khẩu, đóng góp 60% ngân sách quốc gia, thu hút hơn 60% số dự án và 50% số vốn đầu tư nước ngoài vào Việt Nam. Mỗi địa phương có thế mạnh riêng, nhưng phát triển công nghiệp ở Đồng Nai, du lịch ở Bà Rịa - Vùng Tàu… sẽ bị chững lại nếu giao thông với TP HCM và các địa phương trong vùng không thuận lợi.

Tháng 8/2018 ngành Giao thông 8 này tỉnh đã họp và thống nhất kiến nghị điều chỉnh, bổ sung quy hoạch giao thông trong vùng. Theo đó, sẽ bổ sung mới 5 tuyến liên vùng chiều dài gần 240km, quy mô 4-6 làn xe, tổng mức đầu tư hơn 32.200 tỷ đồng, chia làm hai giai đoạn từ 2020-2025 và sau 2025. Cụ thể gồm các tuyến: đường ven hồ Dầu Tiếng (Tây Ninh) nối với sông Sài Gòn (TP HCM); đường nối từ nút giao Gò Công (Tiền Giang) qua sông Đồng Nai kết nối QL20, QL1; Đường nối QL14 với Chơn Thành (Bình Phước), hồ Dầu Tiếng (Tây Ninh), Thuận An (Bình Dương) và cao tốc Gò Dầu - TP Tây Ninh - Xa Mát (Tây Ninh). Theo ông Nguyễn Tấn Tài, Giám đốc Sở GTVT Tây Ninh, nếu đoạn cao tốc từ TP HCM đến Mộc Bài được đầu tư sớm sẽ phát huy hiệu quả kết nối các thành viên trong vùng cũng như cả vùng với Campuchia.

Các tỉnh cũng đề xuất kéo dài 10 trục đường đã quy hoạch với tổng chiều dài gần 727 km, tổng mức đầu tư khoảng 63.000 tỷ đồng. Bao gồm: Trục khép kín vành đai 4 qua Cần Giờ và kết nối với đường liên cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) qua cầu Phước An (Đồng Nai); điều chỉnh kết nối giữa trục đô thị số 4 với cao tốc Bến Lức - Long Thành và sân bay Long Thành (Đồng Nai); đường vành đai 4 nhằm giảm áp lực cho cao tốc Long Thành - Dầu Giây khi sân bay Long Thành đưa vào khai thác; điều chỉnh hướng tuyến vành đai Bắc Biên Hòa qua sông Đồng Nai đi Bình Dương để kết nối với đường vành đai 3 TP HCM…

Một trong những dự án có tính kết nối vùng quan trọng nhất hiện nay là đường vành đai 3 được nhiều địa phương quan tâm. Đường vành đai 3 có chiều dài 89,3km đi qua TP HCM, Đồng Nai, Bình Dương và Long An theo lộ trình bắt đầu từ Bến Lức, chạy dọc cao tốc Bến Lức - Long Thành đến Nhơn Trạch, Tân Vạn, Bình Chuẩn (Bình Dương), QL22 và kết thúc tại Bến Lức. Tuyến đường này được chia làm 4 đoạn. Cụ thể, đoạn 1 Nhơn Trạch (Đồng Nai) - Tân Vạn (TP HCM) tổng mức đầu tư giai đoạn 1 khoảng 23.600 tỷ đồng. Đoạn 2 từ Mỹ Phước - Tân Vạn đang được tỉnh Bình Dương đầu tư tổng vốn giai đoạn 1 khoảng 3.500 tỷ đồng. Đoạn 3 từ Bình Chuẩn (Bình Dương) - QL22 (TP HCM) tổng mức đầu tư giai đoạn 1 khoảng 10.800 tỷ đồng. Đoạn 4 từ QL22 - cao tốc TP HCM - Trung Lương (TP HCM) có tổng mức đầu tư giai đoạn 1 khoảng 10.500 tỷ đồng. TP HCM cũng đặt mục tiêu trong giai đoạn từ nay đến 2020 sẽ kêu gọi đầu tư một số đoạn tuyến quan trọng trước đề từng bước khép kín vành đai 3.

1. **Về vận tải:**

***Năm 2018 cũng là năm có những điều chỉnh, bổ sung lớn trong các chính sách về vận tải, ở hầu hết các loại hình, từ đường bộ, đường thủy nội địa, đường biển, đường sắt và đường hàng không và đặc biệt là vận tải đa phương thức.***

* 1. ***Về đường sắt:***

Ngày 12/5/2018, Chính phủ ban hành Nghị định số 65/2018/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt. Nghị định này quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số Điều của Luật Đường sắt, bao gồm: Xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định của Luật Đường sắt và các lối đi tự mở để đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt và lộ trình thực hiện; danh mục phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt; niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt; điều kiện kinh doanh đường sắt; miễn, giảm giá vé vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội khi đi tàu; danh mục hàng nguy hiểm và điều kiện xếp, dỡ, vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt và hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội.

Trước đó, Chính phủ ban hành

+ Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt: [Nghị định](http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=193544) này quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, bao gồm: Đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt; phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt; quản lý, sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt; trách nhiệm quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

+ Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/03/2018 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. Nghị định này quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý.

**Ngoài ra trong năm 2018, Bộ Giao thông vận tải cũng ban hành một số thông tư liên quan như:**

- [Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt](http://vnra.gov.vn/default.aspx?com=AuflaNews&page=articletable&aid=1988&mtid=152);

- [Thông tư số 21/2018/TT-BGTVT ngày 10/01/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt, di chuyển phương tiện giao thông đường sắt trong trường hợp đặc biệt](http://vnra.gov.vn/default.aspx?com=AuflaNews&page=articletable&aid=1987&mtid=152).

* 1. ***Về đường bộ***

Ngày 19/9/2018, Chính phủ ban hành Nghị định 125/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 64/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Theo đó, nhà thầu tư vấn thực hiện thẩm tra an toàn giao thông phải đáp ứng điều kiện sau:

a) Đối với dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A và nhóm B, phải có ít nhất 10 thẩm tra viên; trong đó, tối thiểu có 04 thẩm tra viên là kỹ sư công trình đường bộ, 01 thẩm tra viên là kỹ sư vận tải đường bộ và tối thiểu có 01 thẩm tra viên là người đủ điều kiện làm Chủ nhiệm thẩm tra an toàn giao thông;

b) Đối với dự án nhóm C và công trình đường bộ đang khai thác, phải có ít nhất 05 thẩm tra viên; trong đó, tối thiểu có 01 thẩm tra viên là kỹ sư công trình đường bộ, 01 thẩm tra viên là kỹ sư vận tải đường bộ và tối thiểu có 01 thẩm tra viên là người đủ điều kiện làm Chủ nhiệm thẩm tra an toàn giao thông.”.

Các tổ chức đã được cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy chấp thuận cơ sở đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ trước ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành, được tiếp tục kinh doanh đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ; đối với Giấy chấp thuận đã được cấp trước ngày 01 tháng 7 năm 2016, khi hết thời hạn ghi trên Giấy chấp thuận, cơ sở kinh doanh có nhu cầu tiếp tục đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ phải hoàn thiện các điều kiện và thực hiện thủ tục chấp thuận cơ sở đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Nghị định số 64/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 và của Nghị định này.

Ngoài ra, trong năm 2018, Bộ Giao thông vận tải cũng ban hành thông tư 37/2018/TT-BGTVT quy định về quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ.

* 1. ***Về đường thủy nội địa:***

Ngày 24/9/2018, Chính phủ ban hành Nghị định số 128/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực đường thủy nội địa.

Theo đó, sửa đổi bổ sung 03 Nghị định đã ban hành trước đó gồm:

- Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [110/2014/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-110-2014-nd-cp-dieu-kien-kinh-doanh-van-tai-duong-thuy-noi-dia-258026.aspx) ngày 20 tháng 11 năm 2014 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa;

- Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [78/2016/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/nghi-dinh-78-2016-nd-cp-dieu-kien-kinh-doanh-dao-tao-thuyen-vien-nguoi-lai-phuong-tien-thuy-noi-dia-317349.aspx) ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.

- Sửa đổi, bổ sung Điều 6 Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa.

Cụ thể:

 Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [110/2014/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-110-2014-nd-cp-dieu-kien-kinh-doanh-van-tai-duong-thuy-noi-dia-258026.aspx) ngày 20 tháng 11 năm 2014 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa như sau:

1. Sửa đổi khoản 1 Điều 3 như sau:

“1. Đơn vị kinh doanh vận tải thủy nội địa là doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia kinh doanh vận tải bằng phương tiện thủy nội địa”.

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 6 như sau:

“Điều 6. Điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng chuyến và điều kiện kinh doanh vận chuyển khách du lịch

Đơn vị kinh doanh vận tải phải thành lập doanh nghiệp hoặc hợp tác xã theo quy định của pháp luật Việt Nam”.

3. Sửa đổi, bổ sung Điều 19 như sau:

Đơn vị đang hoạt động kinh doanh vận tải hành khách trên đường thủy nội địa trước ngày có hiệu lực thi hành của Nghị định này thì vẫn được tiếp tục thực hiện kinh doanh”.

Bãi bỏ Điều 5, Điều 7, Điều 8, Điều 9, Điều 10, khoản 4 Điều 11 Nghị định số 110/2014/NĐ-CP ngày 20 tháng 11 năm 2014 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa.

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [78/2016/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/nghi-dinh-78-2016-nd-cp-dieu-kien-kinh-doanh-dao-tao-thuyen-vien-nguoi-lai-phuong-tien-thuy-noi-dia-317349.aspx) ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa như sau:

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 5 như sau:

“Điều 5. Điều kiện về phòng học chuyên môn, phòng thi, kiểm tra

Hệ thống phòng học chuyên môn và phòng thi, kiểm tra phải phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống phòng học chuyên môn, phòng thi, kiểm tra; xưởng thực hành; khu vực dạy thực hành lái và vận hành máy của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành, bao gồm: Phòng học pháp luật về giao thông đường thủy nội địa, phòng học điều khiển phương tiện thủy nội địa, phòng học lý thuyết máy - điện và phòng học thủy nghiệp cơ bản. Phòng thi, kiểm tra có thể được bố trí chung với các phòng học chuyên môn.”.

2. Sửa đổi, bổ sung Điều 6 như sau:

“Điều 6. Xưởng thực hành

Các xưởng thực hành phải phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống phòng học chuyên môn, phòng thi, kiểm tra; xưởng thực hành; khu vực dạy thực hành lái và vận hành máy của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành, bao gồm: Xưởng thực hành nguội - cơ khí, thực hành máy - điện.”.

3. Sửa đổi, bổ sung Điều 7 như sau:

“Điều 7. Khu vực dạy thực hành lái và vận hành máy

1. Khu vực dạy thực hành lái và vận hành máy phải phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống phòng học chuyên môn, phòng thi, kiểm tra; xưởng thực hành; khu vực dạy thực hành lái và vận hành máy của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành.

2. Phương tiện thực hành phải có giấy tờ hợp pháp về đăng ký, đăng kiểm, các trang thiết bị phục vụ hành trình, cứu sinh, cứu hỏa, cứu thủng và phải treo biển "Phương tiện huấn luyện" ở vị trí dễ quan sát trong khi huấn luyện.”.

Sửa đổi, bổ sung Điều 6 Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa như sau:

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 6 như sau:

“Điều 6. Điều kiện kinh doanh của cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa

1. Cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa phải thành lập doanh nghiệp hoặc Hợp tác xã theo quy định của pháp luật Việt Nam.

2. Có cơ sở vật chất, trang thiết bị, quy trình công nghệ và năng lực thi công phù hợp với chủng loại, kích cỡ phương tiện thủy nội địa được sản xuất, kinh doanh dịch vụ theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành.

3. Có nhân lực đáp ứng yêu cầu hoạt động sản xuất, kinh doanh, cụ thể như sau:

a) Đối với cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi các loại phương tiện có sức chở từ 50 người trở lên; phương tiện không có động cơ nhưng có trọng tải toàn phần từ 200 tấn trở lên; phương tiện có động cơ với tổng công suất máy chính từ 135 sức ngựa trở lên; phương tiện chuyên dùng như ụ nổi, bến nổi, thiết bị thi công nổi, nhà nổi, khách sạn nổi, tàu cuốc, tàu hút và các loại phương tiện thủy nội địa khác có chiều dài thiết kế từ 10 m trở lên, phải có tối thiểu 01 người tốt nghiệp đại học chuyên ngành đóng tàu thủy và 01 kỹ sư chuyên ngành máy tàu thủy;

b) Đối với cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi các loại phương tiện thủy nội địa chở khách từ 13 người đến dưới 50 người; phương tiện có động cơ với tổng công suất máy chính từ 50 sức ngựa đến dưới 135 sức ngựa; phương tiện có chiều dài thiết kế từ 20 m trở lên và có trọng tải toàn phần dưới 200 tấn; các phương tiện thủy nội địa chuyên dùng như ụ nổi, bến nổi, thiết bị thi công nổi, nhà nổi, tàu cuốc, tàu hút và các loại phương tiện khác có chiều dài thiết kế nhỏ hơn 10 m, mỗi bộ phận phải có tối thiểu 01 người tốt nghiệp trung cấp chuyên ngành đóng tàu thủy hoặc cao đẳng nghề chuyên ngành đóng tàu thủy và 01 người tốt nghiệp trung cấp chuyên ngành máy tàu thủy hoặc cao đẳng nghề chuyên ngành máy tàu thủy;

c) Đối với cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi các loại phương tiện có chiều dài thiết kế dưới 20 m; phương tiện có động cơ với tổng công suất máy chính dưới 50 sức ngựa; phương tiện có động cơ với tổng công suất máy chính đến 15 sức ngựa và có sức chở đến 12 người phải có tối thiểu 01 người có chứng chỉ sơ cấp công nghệ chế tạo vỏ tàu thủy;

d) Đối với cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi các phương tiện đóng bằng gỗ theo kinh nghiệm cổ truyền từ nhiều thế hệ nhân dân ở từng vùng và đã hoạt động an toàn được đăng kiểm công nhận (phương tiện dân gian) là các phương tiện có chiều dài thiết kế dưới 20 m; phương tiện có động cơ với tổng công suất máy chính dưới 50 sức ngựa; phương tiện chở hàng trọng tải toàn phần dưới 100 tấn; phương tiện có sức chở dưới 12 người phải có tối thiểu 01 thợ lành nghề có kinh nghiệm trong đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa đóng bằng gỗ”.

* 1. ***Về đường hàng không***

Trong năm 2018, Chính phủ đã ban hành các Nghị định đáng chú ý trong lĩnh vực hàng không gồm:

***Nghị định 44/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018 về quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không***. Theo đó, việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không là tài sản đặc biệt, tài sản chuyên dùng tại lực lượng vũ trang nhân dân được thực hiện theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và các văn bản hướng dẫn việc quản lý, sử dụng tài sản công tại đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân. Quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng hàng không được thực hiện thống nhất, phân cấp rõ thẩm quyền, trách nhiệm của từng cơ quan nhà nước và trách nhiệm phối hợp giữa các cơ quan nhà nước; tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không thực hiện theo cơ chế thị trường; bảo toàn và đa dạng hóa nguồn vốn; phát triển tài sản kết cấu hạ tầng hàng không.

***Nghị định 162/2018/NĐ-CP ngày 30/11/2018 xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực hàng không dân dụng.*** Nghị định này quy định về hành vi vi phạm hành chính; hình thức, mức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả đối với từng hành vi vi phạm hành chính; thẩm quyền xử phạt, mức phạt tiền cụ thể theo từng chức danh và thẩm quyền lập biên bản đối với vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 15 tháng 01 năm 2019 và thay thế Nghị định số 147/2013/NĐ-CP ngày 30 tháng 10 năm 2013 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

* 1. ***Về đường biển***

Trong năm 2018, có một số quy đinh mới trong lĩnh vực đường biển cần lưu ý như sau:

***Quy đinh mới về biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, sử dụng cầu, bến, phao neo, bốc dỡ container tại cảng biển.***

Ngày 14/11/2018, Bộ Giao thông vận tải ban hành thông tư 54/2018/TT-BGTVT quy định Biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, sử dụng cầu, bến, phao neo, bốc dỡ container tại cảng biển. Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức cá nhân nước ngoài liên quan đến việc cung cấp và sử dụng dịch vụ tại cảng biển Việt Nam. Biểu khung giá dịch vụ tại cảng biển được xác định bằng phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ theo quy định của pháp luật về giá và các quy định của pháp luật khác có liên quan.  Căn cứ quy định pháp luật hiện hành về quản lý giá dịch vụ tại cảng biển, chất lượng dịch vụ và tình hình thị trường, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại cảng biển quyết định mức giá cụ thể thuộc khung giá được ban hành theo quy định tại Thông tư này.  Các mức giá của khung giá quy định tại Thông tư này chưa bao gồm thuế giá trị gia tăng. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tại cảng biển khi tính giá dịch vụ phải sử dụng hóa đơn theo quy định của pháp luật.  Đồng tiền tính giá dịch vụ là Đồng Việt Nam hoặc Đô la Mỹ đối với dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng, cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt cung cấp cho tàu thuyền hoạt động vận tải quốc tế.  Đồng tiền tính giá dịch vụ là Đồng Việt Nam đối với dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng, cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt cho tàu thuyền hoạt động vận tải nội địa.

Khu vực cảng biển Việt Nam đối với dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt được chia thành 03 khu vực như sau:

1. Khu vực I: các cảng biển từ vĩ tuyến 20 độ trở lên phía Bắc bao gồm các cảng biển khu vực tỉnh, thành phố: Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định.

2. Khu vực II: các cảng biển từ vĩ tuyến 11,5 độ đến dưới vĩ tuyến 20 độ bao gồm các cảng biển khu vực tỉnh, thành phố: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận.

3. Khu vực III: các cảng biển từ dưới vĩ tuyến 11,5 độ trở vào phía Nam bao gồm các cảng biển khu vực tỉnh, thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp, Cần Thơ, An Giang, Vĩnh Long, Cà Mau, Kiên Giang, Long An, Sóc Trăng, Trà Vinh.

***Quy định quản lý và khai thác thông tin nhận dạng tự động của tàu thuyền.***

Ngày 9/4/2018, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư Số: 17/2018/TT-BGTVT quy định quản lý và khai thác thông tin nhận dạng tự động của tàu thuyền.  Cụ thể quy định quản lý và khai thác thông tin nhận dạng tự động của tàu thuyền được quy định phải lắp đặt thiết bị AIS hoạt động trong vùng nước cảng biển, tuyến vận tải ven biển, tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo và vùng nước cảng, bến thủy nội địa, đường thủy nội địa nằm trong phạm vi thu nhận bản tin AIS của trạm bờ AIS. Thông tin AIS được cung cấp dưới dạng cấp tài Khoản truy cập cơ sở dữ liệu; hoặc cung cấp trên Cổng thông tin điện tử, Trang thông tin điện tử của đơn vị thực hiện cung cấp thông tin; hoặc cấp dữ liệu theo từng vụ việc cụ thể cho tổ chức, cá nhân khai thác. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam, Trung tâm Thông tin an ninh hàng hải, Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Cục Đường thủy nội địa Việt Nam có trách nhiệm tổ chức thực hiện cung cấp thông tin AIS theo đúng quy định tại Thông tư này.

***Công bố danh mục*** ***công bố Danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam,*** theo quyết định số 652/QĐ-BGTVT ngày 03 tháng 04 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký, thay thế Quyết định số 480/QĐ-BGTVT ngày 22 tháng 02 năm 2017 của Bộ Giao thông vận tải về việc Công bố Danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam. Cục Hàng hải Việt Nam có trách nhiệm tổ chức  hướng dẫn thực hiện quản lý, khai thác bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam theo quy định của pháp luật. Hàng năm tổ chức cập nhật, trình bộ Giao thông vận tải công bố Danh  mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt nam theo quyết định số 70/2013/ QĐ-TTg ngày 19 tháng 11 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ công bố Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam.

* 1. ***Về vận tải đa phương thức:***

Ngày 08/10/2018, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 144/2018/NĐ-CP ngày sửa đổi, bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức:

Những điều chỉnh đáng chú ý gồm:

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [87/2009/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/doanh-nghiep/nghi-dinh-87-2009-nd-cp-van-tai-da-phuong-thuc-96326.aspx) ngày 19 tháng 10 năm 2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số [89/2011/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/nghi-dinh-89-2011-nd-cp-sua-doi-nghi-dinh-87-2009-nd-cp-van-tai-da-phuong-thuc-130201.aspx) ngày 10 tháng 10 năm 2011 của Chính phủ

 “Người kinh doanh các phương thức vận tải tham gia vào hoạt động vận tải đa phương thức phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật tương ứng với mỗi phương thức vận tải."

Điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế

1. Doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế sau khi có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế trên cơ sở đáp ứng đủ các điều kiện sau đây:

a) Duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh tương đương hoặc có phương án tài chính thay thế theo quy định của pháp luật;

b) Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

2. Doanh nghiệp của các quốc gia là thành viên Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức hoặc là doanh nghiệp của quốc gia đã ký điều ước quốc tế với Việt Nam về vận tải đa phương thức chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế sau khi có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế của Việt Nam trên cơ sở đáp ứng đủ các điều kiện sau:

a) Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thực quốc tế hoặc giấy tờ tương đương do cơ quan có thẩm quyền nước đó cấp;

b) Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

3. Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý và cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế."

Sau đó, để hướng dẫn chi tiết các sửa đổi, Bộ trưởng bộ Giao thông vận tải đã ban hành [Quyết định 2243a/QĐ-BGTVT năm 2018 công bố thủ tục hành chính được sửa đổi lĩnh vực giao thông vận tải thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ Giao thông vận tải](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Bo-may-hanh-chinh/Quyet-dinh-2243a-QD-BGTVT-2018-thu-tuc-hanh-chinh-giao-thong-van-tai-thuoc-quan-ly-Bo-Giao-thong-403416.aspx)

+ Cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế (Mẫu đơn mới)

+ Cấp lại Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế (Mẫu đơn mới)

1. **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn**

***Thu hút dầu vào các cảng cạn lớn***

Theo Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam vừa được Bộ GTVT phê duyệt, giai đoạn đến năm 2025, miền Bắc có các cảng cạn, cụm cảng cạn công suất khoảng 1,3 - 2,2 triệu TEU/năm, giai đoạn đến năm 2030 khoảng 3,8 - 5,2 triệu TEU/năm; miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn công suất khoảng 124.000 - 322.000 TEU/năm, giai đoạn đến năm 2030 khoảng 510.000 - 911.000 TEU/năm; miền Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn công suất khoảng 4,2 - 6,1 triệu TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 9,5 - 13 triệu TEU/năm. Một số cảng cạn sẽ được ưu tiên đầu tư trước như: Cụm cảng cạn Cổ Bi (Hà Nội), ICD Quế Võ (Bắc Ninh), ICD Lào Cai, ICD Đắk Lắk, ICD Long Bình (TP HCM), ICD Mũi Đèn Đỏ - Cát Lái (TP HCM), ICD Bến Thành (TP HCM), ICD Châu Thành (TP HCM), ICD Nhơn Trạch (Đồng Nai).

Theo thống kê của Cục Hàng hải VN, hiện cả nước chỉ có 5 cảng cạn (ICD) và 16 điểm thông quan hàng hóa (có chức năng như cảng cạn). Trong đó, khu vực phía Bắc có 4 ICD, 7 điểm thông quan nội địa; khu vực phía Nam có 1 ICD và 9 điểm thông quan nội địa, miền Trung chưa có ICD nào. Hệ thống ICD tại khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu cũng chưa được quan tâm đúng mức, cụm cảng này đang phụ thuộc rất nhiều vào các ICD ở khu vực TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương. Hầu hết khách hàng đều kêu chi phí vận chuyển từ ICD về cảng Cái Mép quá cao, nên đã chọn cảng Cát Lái. Đó là lý do khiến cụm cảng Cái Mép - Thị Vải kém sức hút.

***Giám sát hải quan đối với hàng hóa nhập khẩu đưa vào, lưu giữ, đưa ra cảng, kho, bãi, địa điểm có kết nối Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan***

Theo Thông tư số 39/2018/TT-BTC sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số [38/2015/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/xuat-nhap-khau/thong-tu-38-2015-tt-btc-thu-tuc-hai-quan-thue-xuat-khau-nhap-khau-quan-ly-thue-hang-xuat-nhap-khau-269789.aspx) ngày 25 tháng 3 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu quy định việc giám sát hàng hóa vận chuyển bằng container hoặc hàng rời đưa vào, lưu giữ, đưa ra cảng biển được thực hiện như sau:

a) Trước thời điểm xếp dỡ hàng hóa từ phương tiện vận tải vào cảng:

a.1) Trách nhiệm của cơ quan hải quan: Căn cứ thông tin bộ hồ sơ tàu biển đã khai báo trên Hệ thống một cửa quốc gia, cung cấp thông tin danh sách hàng hóa dự kiến xếp dỡ tại cảng và danh sách container soi chiếu (nếu có) theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 01 (hàng container), mẫu số 02 (hàng rời) hoặc mẫu số 03 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này đến Hệ thống của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi.

Đối với danh sách hàng hóa dự kiến xếp dỡ tại cảng, thời gian cung cấp chậm nhất 08 giờ trước khi tàu dự kiến cập cảng. Đối với danh sách container soi chiếu (nếu có), thời gian cung cấp chậm nhất 04 giờ trước khi tàu dự kiến cập cảng;

a.2) Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi: Tiếp nhận thông tin danh sách hàng hóa dự kiến xếp dỡ tại cảng và danh sách container soi chiếu (nếu có) từ Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan.

b) Trong quá trình xếp dỡ hàng hóa vào cảng:

b.1) Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi:

b.1.1) Kiểm tra tình trạng bao bì chứa hàng hóa; đối chiếu sự phù hợp giữa thông tin danh sách hàng hóa dự kiến xếp dỡ với thực tế hàng hóa xếp dỡ tại cảng về số hiệu container, số niêm phong của hãng vận chuyển gắn trên container hoặc số lượng, trọng lượng, thể tích đối với hàng rời (tùy theo điều kiện giao nhận hàng hóa).

Trường hợp bao bì chứa hàng hóa không đảm bảo nguyên trạng, kết quả đối chiếu có sự sai khác hoặc phát hiện hàng hóa có dấu hiệu vi phạm pháp luật thì thực hiện như sau:

b.1.1.1) Cập nhật thông tin sai khác theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 18 (hàng container) hoặc mẫu số 19 (hàng rời) Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan;

b.1.1.2) Thông báo ngay cho Chi cục Hải quan nơi lưu giữ hàng hóa biết về thông tin hàng hóa có dấu hiệu vi phạm pháp luật và lưu giữ hàng hóa có dấu hiệu vi phạm pháp luật vào khu vực riêng;

b.1.1.3) Ký nhận Biên bản chứng nhận trong trường hợp có lập biên bản chứng nhận thông tin hàng hóa có dấu hiệu vi phạm pháp luật hoặc thông tin hàng hóa sai khác giữa các bên có liên quan;

b.1.1.4) Tiếp nhận từ Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan thông tin bổ sung lô hàng không thuộc danh sách dự kiến xếp dỡ tại cảng nhưng thực tế có dỡ xuống cảng.

b.1.2) Sau khi hoàn thành việc xếp dỡ, cập nhật thông tin hàng hóa hạ bãi theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 14 (hàng container), mẫu số 15 (hàng rời). Trường hợp có thay đổi thông tin hàng hóa khi hạ bãi (sửa, hủy, thay đổi hình thức hạ bãi hoặc đơn vị tính đối với hàng rời) thì cập nhật theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 16, mẫu số 17, mẫu số 25 (hàng container), mẫu số 26 (hàng rời) hoặc mẫu số 27 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan;

b.1.3) Đối với container soi chiếu theo thông báo phối hợp của cơ quan hải quan:

b.1.3.1) Trường hợp địa điểm soi chiếu nằm trong khu vực cảng, vận chuyển container đến địa điểm soi chiếu; kết thúc việc soi chiếu, vận chuyển container về khu vực lưu giữ hàng hóa tại cảng theo quy định;

b.1.3.2) Trường hợp địa điểm soi chiếu nằm ngoài khu vực cảng; xuất trình container cho cơ quan hải quan thực hiện niêm phong, ký nhận Biên bản bàn giao; vận chuyển container đến địa điểm soi chiếu, cập nhật thông tin container ra khỏi cảng và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan. Kết thúc việc soi chiếu, vận chuyển container về khu vực lưu giữ hàng hóa tại cảng theo quy định, cập nhật thông tin container hạ bãi theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 14 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan.

b.2) Trách nhiệm của cơ quan hải quan:

b.2.1) Trên cơ sở thông tin tiếp nhận từ Hệ thống một cửa quốc gia, thông tin khác liên quan đến hàng hóa xếp dỡ (nếu có), Chi cục trưởng Chi cục Hải quan quyết định biện pháp giám sát hàng hóa, phương tiện vận tải trong quá trình xếp dỡ hàng hóa tại cảng;

b.2.2) Trường hợp hàng hóa không đảm bảo nguyên trạng (như do mất hoặc vỡ niêm phong của hãng vận chuyển, rách hoặc vỡ vỏ container), kết quả đối chiếu có sự sai khác (như hàng hóa thừa hay không có thông tin trong danh sách dự kiến xếp dỡ) hoặc có dấu hiệu vi phạm pháp luật theo thông báo của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi thì thực hiện như sau:

b.2.2.1) Công chức hải quan giám sát được giao nhiệm vụ kiểm tra, xác định tính nguyên trạng bao bì chứa hàng hóa. Trường hợp phát hiện có dấu hiệu vi phạm pháp luật thì áp dụng biện pháp giám sát (như niêm phong hải quan, giám sát bằng camera) và đề xuất Chi cục Hải quan nơi lưu giữ hàng hóa biện pháp kiểm tra, xử lý vi phạm (nếu có) theo quy định;

b.2.2.2) Sau khi kiểm tra, xác minh, có thông tin về hàng hóa có dấu hiệu vi phạm pháp luật hoặc hàng hóa có sai khác giữ lượng hàng hóa thực tế hạ bãi với lượng hàng hóa trên vận đơn hoặc chứng từ giao nhận, bao bì chứa hàng hóa không đảm bảo nguyên trạng (do rách, vỡ, hỏng vỏ container), công chức hải quan giám sát được giao nhiệm vụ lập và ký Biên bản chứng nhận giữa các bên có liên quan, giao mỗi bên giữ 01 bản hoặc lập Biên bản vi phạm hành chính (nếu có) và xử lý theo quy định;

b.2.2.3) Đối với lô hàng không có thông tin theo danh sách dự kiến xếp dỡ tại cảng nhưng thực tế có dỡ xuống cảng, Chi cục Hải quan nơi lưu giữ hàng hóa thông báo Chi cục Hải quan nơi làm thủ tục phương tiện vận tải nhập cảnh yêu cầu người khai hải quan khai báo bổ sung trên Hệ thống một cửa quốc gia và xử lý vi phạm (nếu có) theo quy định.

b.2.3) Tiếp nhận thông tin hàng hóa hạ bãi, thông tin sửa hàng hóa hạ bãi. Trường hợp có thay đổi thông tin hàng hóa khi hạ bãi (hủy, thay đổi hình thức hạ bãi hoặc đơn vị tính đối với lô hàng) thì trên cơ sở thông tin đề nghị của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi (có nêu rõ lý do), công chức hải quan được giao nhiệm vụ giám sát thực hiện phê duyệt, cập nhật trên Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan và cung cấp đến Hệ thống của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi;

b.2.4) Đối với container soi chiếu tại địa điểm nằm ngoài khu vực cảng: Công chức hải quan được giao nhiệm vụ thực hiện niêm phong container, lập và ký Biên bản bàn giao, giao người vận chuyển 01 Biên bản bàn giao, theo dõi hồi báo và xử lý vi phạm (nếu có) theo quy định; cập nhật thông tin container đủ điều kiện qua khu vực giám sát theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 04 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này đến Hệ thống của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi.

c) Thay đổi trạng thái hàng hóa trong quá trình lưu giữ hàng hóa tại cảng (xem hàng hóa trước khi khai hải quan, lấy mẫu hàng hóa hoặc thay đổi bao bì chứa hàng hóa):

c.1) Trách nhiệm của người khai hải quan:

c.1.1) Trường hợp xem hàng hóa trước khi khai hải quan: thực hiện theo quy định tại Điều 17 Thông tư này;

c.1.2) Trường hợp lấy mẫu hàng hóa: thực hiện theo quy định tại Điều 31 Thông tư này;

c.1.3) Trường hợp thay đổi bao bì chứa hàng hóa (đóng, rút hàng hóa tại cảng do rách, vỡ, hỏng, đổi vỏ container, đổi bao bì):

Thông báo thông tin thay đổi bao bì chứa hàng hóa theo quy định tại mẫu số 37 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này gửi Chi cục Hải quan nơi lưu giữ hàng hóa, đồng thời thông báo cho doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi để phối hợp thực hiện;

c.1.4) Ký nhận Biên bản chứng nhận sau khi hoàn thành công việc xem hàng hóa trước khi khai hải quan, lấy mẫu hàng hóa hoặc thay đổi bao bì chứa hàng hóa (nếu có) theo quy định.

c.2) Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi:

Phối hợp chứng kiến việc thực hiện theo đề nghị của cơ quan hải quan hoặc người khai hải quan; ký nhận Biên bản chứng nhận (nếu có) và thực hiện việc thay đổi trạng thái hàng hóa như sau:

c.2.1) Đối với hàng container:

c.2.1.1) Toàn bộ lô hàng vẫn lưu giữ trong container nhưng có thay đổi niêm phong: Cập nhật số niêm phong của hãng vận chuyển hoặc hải quan (nếu có) theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 24 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan;

c.2.1.2) Toàn bộ lô hàng được chuyển sang container khác: Cập nhật trạng thái container đã rút hàng sang trạng thái container rỗng và cập nhật số container chứa hàng, số niêm phong của hãng vận chuyển hoặc hải quan (nếu có) theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 20 và mẫu số 14 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan;

c.2.1.3) Toàn bộ lô hàng được rút ra khỏi container để tại cảng, kho, bãi dưới dạng rời: Sau khi hoàn thành việc rút hàng, cập nhật trạng thái container đã rút hàng sang trạng thái container rỗng đồng thời cập nhật trạng thái hàng hóa rút ra khỏi container như đối với hàng rời theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 20 và mẫu số 15 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan;

c.2.1.4) Một phần hàng hóa rút ra khỏi container để đóng sang container khác hoặc để tại cảng dưới dạng rời: Phần hàng giữ nguyên trong container thực hiện như tiết c.2.1.1 khoản này; phần hàng đóng trong container mới thực hiện như tiết c.2.1.2 khoản này trừ việc cập nhật trạng thái container đã rút hàng; phần hàng rời thực hiện như tiết c.2.1.3 khoản này trừ việc cập nhật trạng thái container đã rút hàng.

c.2.2) Đối với hàng rời:

c.2.2.1) Toàn bộ hàng hóa được đóng vào container để đưa qua khu vực giám sát: Sau khi hoàn thành việc đóng hàng hóa vào container, cập nhật thông tin hàng rời đã đóng vào container đồng thời cập nhật thông tin thay đổi trạng thái từ container rỗng thành trạng thái container có hàng theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 22 và mẫu số 23 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan;

c.2.2.2) Một phần của lô hàng được đóng vào container, một phần giữ nguyên ở dạng rời để đưa qua khu vực giám sát: Sau khi hoàn thành việc đóng hàng, cập nhật thông tin hàng rời đã đóng vào container như trường hợp quy định tại điểm c.2.2.1 khoản này, phần để rời thực hiện gửi thông tin hàng hóa hạ bãi theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 15 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan.

c.3) Trách nhiệm của cơ quan hải quan:

c.3.1) Chi cục trưởng Chi cục Hải quan quyết định biện pháp, phương thức giám sát quá trình thay đổi trạng thái hàng hóa và giao công chức hải quan thực hiện trên cơ sở thông tin thông báo đề nghị thay đổi bao bì chứa hàng hóa từ người khai hải quan, thông tin khác có liên quan (nếu có);

c.3.2) Công chức hải quan được giao nhiệm vụ giám sát thực hiện niêm phong hải quan theo quy định (nếu có); lập và ký Biên bản chứng nhận giữa các bên liên quan và giao mỗi bên giữ 01 bản sau khi hoàn thành việc chứng kiến;

c.3.3) Trường hợp thay đổi bao bì chứa hàng hóa làm thay đổi mã hiệu phương thức vận chuyển trên tờ khai hải quan, công chức hải quan được giao nhiệm vụ giám sát cập nhật mã hiệu phương thức vận chuyển mới, số hiệu container mới (nếu có) trên Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan và cung cấp thông tin đến Hệ thống của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi;

c.3.4) Tiếp nhận, cập nhật thông tin thay đổi nguyên trạng hàng hóa từ Hệ thống của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi (nếu có).

d) Khi đưa hàng hóa ra khỏi cảng

d.1) Trách nhiệm của cơ quan hải quan:

d.1.1) Cung cấp thông tin hàng hóa đủ điều kiện qua khu vực giám sát hải quan theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 04 (hàng container) hoặc mẫu số 05 (hàng rời) Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này đến Hệ thống của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi.

Trường hợp thay đổi trạng thái tờ khai hải quan (tạm dừng, bỏ tạm dừng, hủy sau thông quan) hoặc thay đổi container đủ điều kiện qua khu vực giám sát (sửa, hủy) thì cơ quan hải quan nơi thực hiện (tạm dừng, bỏ tạm dừng, hủy sau thông quan) cập nhật thông tin trên Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan theo chỉ tiêu thông tin quy định tại mẫu số 06 hoặc mẫu số 07 Phụ lục X ban hành kèm Thông tư này và gửi đến Hệ thống của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi.

Trường hợp doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi gửi thông tin đề nghị hủy xác nhận hàng hóa qua khu vực giám sát đối với lô hàng (có nêu rõ lý do), công chức hải quan được giao nhiệm vụ giám sát kiểm tra lý do để xem xét, quyết định cho phép việc hủy xác nhận hàng hóa qua trên Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan và cung cấp thông tin đến Hệ thống của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi;