**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 02/2019**

**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:** 2](#_Toc3473531)

[***1.1.*** ***Các nhiệm vụ trọng tâm về vận tải, hạng tầng logistics trong năm 2019*** 2](#_Toc3473532)

[***1.2.*** ***Tiếp tục cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện cho logistics*** 3](#_Toc3473533)

[**2.** **Về hạ tầng cho logistics** 4](#_Toc3473534)

[**3.** **Về vận tải:** 9](#_Toc3473535)

[***3.1.*** ***Vận tải đường sắt*** 9](#_Toc3473536)

[***3.2.*** ***Vận tải đường thủy*** 10](#_Toc3473537)

[***3.3.*** ***Vận tải hàng không:*** 10](#_Toc3473538)

[***3.4.*** ***Vận tải đa phương thức*** 11](#_Toc3473539)

[**4.** **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn** 13](#_Toc3473540)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Các chính sách về logistics nói chung:**
   1. ***Các nhiệm vụ trọng tâm về vận tải, hạng tầng logistics trong năm 2019***

Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng đã tham dự và chỉ đạo Hội nghị trực tuyến tổng kết công tác năm 2018, triển khai nhiệm vụ năm 2019 của Bộ Giao thông vận tải. Sau khi nghe báo cáo của lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải, ý kiến tham luận của các đại biểu tham dự Hội nghị, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng đã kết luận, trong đó những nội dung liên quan đế logistics gồm có:

***Các điểm đạt được trong năm 2018:***

- Chất lượng dịch vụ vận tải tiếp tục được cải thiện, sản lượng vận tải tăng cao. Việc kết nối các phương thức vận tải được tập trung thực hiện; việc triển khai đồng bộ các giải pháp tái cơ cấu vận tải đã mang lại kết quả tích cực, giúp lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường biển và đường thủy nội địa tăng mạnh, góp phần giảm tải giao thông đường bộ, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông. Bộ cũng đã thực hiện chỉ đạo Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ triển khai hiệu quả Kế hoạch phát triển Logistics, nhờ đó chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) của Việt Nam năm 2018 tăng 25 bậc so với năm 2016, xếp hạng 39/160 nước.

- Công tác quản lý đầu tư xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông có nhiều chuyển biến tích cực. Đã tăng cường công tác quản lý chất lượng, đẩy nhanh tiến độ thi công các công trình, dự án được tăng cường, nhất là các dự án trọng điểm. Năm 2018, ngành GTVT đã kịp thời hoàn thành 27 dự án để đưa vào khai thác; hoàn thành công tác chuẩn bị, triển khai thi công 16 dự án.

- Công tác huy động vốn cho phát triển hạ tầng giao thông tiếp tục đạt những kết quả quan trọng Nhiều địa phương (như Quảng Ninh) đã chủ động huy động được vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Công tác chuẩn bị triển khai các dự án trọng điểm (như đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, nghiên cứu tiền khả thi dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành, mở rộng CHKQT Tân Sơn Nhất...) đã được Bộ GTVT nỗ lực, quyết tâm thực hiện, bám sát yêu cầu của Chính phủ.

***Nhiệm vụ trong năm 2019***

Cần đẩy nhanh tiến độ chuẩn bị đầu tư gắn với nâng cao chất lượng các dự án đầu tư xây dựng, đồng thời thực hiện đầu tư, đảm bảo đẩy nhanh tiến độ, đảm bảo chất lượng, an toàn, hiệu quả, trọng tâm là các dự án giao thông trọng điểm như: tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông; các tuyến cao tốc Trung Lương - Cần Thơ, Hòa Bình - Mộc Châu, Lạng Sơn - Cao Bằng, Đồng Đăng - Trà Lĩnh...; các tuyến kết nối với các tuyến cao tốc, kết nối giữa các vùng, đặc biệt giữa các tỉnh Tây Bắc với cao tốc Nội Bài - Lào Cai; Cảng hàng không quốc tế Long Thành; Cảng hàng không Tân Sơn Nhất; Nâng cấp, cải tạo hệ thống đường sắt hiện có; kêu gọi đầu tư phát triển các cảng biển (Lạch Huyện, Cái mép - Thị Vải; phối hợp với Bộ Công Thương, ngành Than sớm nghiên cứu đầu tư các cảng chuyên dùng xuất nhập khẩu than); Các dự án đường thủy nội địa, đặc biệt là dự án xử lý các nút thắt của giao thông thủy nội địa (Kênh Chợ Gạo, nâng cấp Cầu Đuống và các dự án giao thông quan trọng khác như: Quốc lộ 60, cầu Đại Ngãi, các tuyến giao thông kết nối với các tuyến cao tốc...; hoàn thiện các thủ tục điều chỉnh tổng mức đầu tư các dự án đường sắt đô thị; tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý đầu tư xây dựng.

* 1. ***Tiếp tục cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện cho logistics***

 Bộ Tài chính đã thực hiện thủ tục hải quan điện tử đối với 34/34 Cục Hải quan các tỉnh; hoàn thành triển khai hải quan điện tử tự động qua Hệ thống Thông quan hàng hóa tự động (VNACCS/VCIS) tại các Cục Hải quan trên phạm vi toàn quốc. Thống kê đến ngày 31/12/2018, đã có 68 TTHC của 12 bộ, ngành kết nối Cơ chế một cửa quốc gia, xử lý hơn 1,8 triệu hồ sơ của 26.000 DN.

Với vai trò là Cơ quan thường trực triển khai Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN, Tổng cục Hải quan đã phối hợp chặt chẽ với các bộ, ngành nỗ lực triển khai các nội dung theo đúng kế hoạch, lộ trình đặt ra.

Thời gian qua, các dịch vụ công trực tuyến, hệ thống thuế điện tử, hải quan điện tử, hệ thống quản lý hải quan tự động tại cảng biển, hệ thống một cửa quốc gia hải quan ASEAN cũng đã góp hần từng bước hình thành nền tảng của Chính phủ điện tử và hướng tới xây dựng Chính phủ số phù hợp với định hướng chuyển đổi số theo chỉ đạo của Chính phủ, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xuất nhập khẩu và dịch vụ logistics hỗ trợ hoạt động xuất nhập khẩu.

Nhằm tiếp tục đẩy mạnh triển khai công tác cải cách hành chính, đáp ứng yêu cầu hội nhập, phấn đấu các chỉ số cải cách đạt chuẩn xếp hạng các nước ASEAN 4 và hướng tới tiêu chuẩn của các nước Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế, trong thời gian tới Chính phủ và các bộ ngành liên quan sẽ triển khai quyết liệt công tác cải cách TTHC, cắt giảm điều kiện kinh doanh, giảm thời gian thực hiện và chi phí tuân thủ, tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp góp phần cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia; các chỉ số nộp thuế, chỉ số giao dịch thương mại qua biên giới cải thiện được thứ bậc xếp hạng.

1. **Về hạ tầng cho logistics**
   1. ***Nhiều giải pháp nâng cấp hạ tầng phục vụ logistics tại Tp. Hồ Chí Minh và liên vùng trong năm 2019***

Theo kế hoạch năm 2019, thành phố Hồ Chí Minh sẽ nâng cấp và xây mới 23 cây cầu. Trong đó, có 6 công trình tại quận 9 gồm: cầu vượt trước Bến xe miền Đông mới; cầu Chùm Chụp; cầu Lấp; cầu Làng; cầu Ông Bồn và cầu Vàm Xuồng. 3 công trình ở quận Bình Tân là cầu Bà Hom, cầu Bưng, cầu Tân Kỳ Tân Quý. Huyện Nhà Bè có 3 cầu là Rạch Dơi, Rạch Tôm, Phước Long. Quận Gò Vấp xây mới cầu Hang Ngoài. Quận 4 xây cầu Nguyễn Khoái. Quận 12 xây mới cầu Phú Long.

TP.HCM đang tích cực phối hợp với Bộ Giao thông Vận tải để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các thủ tục pháp lý cần thiết cho dự án Đường Vành đai 3 được đầu tư nhanh chóng trong năm nay. Theo đó, tuyến đường vành đai 3 đoạn Nhơn Trạch - TP HCM dài hơn 30km. Giai đoạn 1 sẽ xây dựng từ ngã tư quận Thủ Đức (TP HCM) đến đường 25B tại trung tâm huyện Nhơn Trạch với chiều dài khoảng 17km. Dự kiến trong quý II năm nay sẽ khởi công trước đoạn 1A dài gần 9km, kéo dài từ đường cao tốc TP HCM - Long Thành - Dầu Giây đến đường 25B. Tổng mức đầu tư trên 5.300 tỷ đồng, gồm vốn vay và vốn đối ứng.

Ngoài ra, TP.HCM đã chủ động làm việc với tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và Đồng Nai để đẩy nhanh tiến độ triển khai nhiều dự án hạ tầng giao thông liên kết vùng. Cụ thể, mới đây các địa phương đã có cuộc họp về việc cùng phối hợp triển khai đầu tư xây dựng dự án cầu Cát Lái 7.200 tỷ đồng nối huyện Nhơn Trạch với quận 2 của TP.HCM.

* 1. ***Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 52/2017/TT-BGTVT ngày 29 tháng 12 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về bảo trì công trình hàng hải.***

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 52/2017/TT-BGTVT ngày 29 tháng 12 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về bảo trì công trình hàng hải.

Các nội dung sửa đổi gồm có:

**Sửa đổi khoản 1 Điều 2 như sau:** “1. Công trình hàng hải bao gồm: Bến cảng; cầu cảng; bến phao; khu neo đậu, khu chuyển tải, tránh, trú bão; hệ thống đài thông tin duyên hải; công trình đóng mới, sửa chữa tàu biển: ụ tàu biển, âu tàu biển và các công trình nâng hạ tàu biển khác (triền, đà, sàn nâng tàu); luồng hàng hải; đèn biển, nhà trạm gắn liền với đèn biển; phao, tiêu, nhà trạm quản lý vận hành phao tiêu; công trình trên biển (đê thủy khí, bến cảng nổi đa năng); hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS); đê chắn sóng; đê chắn cát; kè hướng dòng; kè bảo vệ bờ; công trình dàn khoan dầu khí, các công trình phục vụ nghiên cứu hàng hải (trạm quan trắc, hố quan trắc).”

Bổ sung Điều 6a vào sau Điều 6 như sau:

“Điều 6a. Các hình thức bảo trì công trình hàng hải do Nhà nước đầu tư, quản lý

*1. Các hình thức bảo trì công trình hàng hải do Nhà nước đầu tư, quản lý bao gồm: Bảo trì theo chất lượng thực hiện; Bảo trì theo khối lượng thực tế; Bảo trì kết hợp tận thu sản phẩm.*

*2. Phân cấp thẩm quyền quyết định việc áp dụng hình thức bảo trì công trình hàng hải do Nhà nước đầu tư, quản lý như sau:*

*a) Bộ Giao thông vận tải quyết định việc áp dụng hình thức bảo trì đối với công trình hàng hải trừ các công trình hàng hải quy định tại Điểm b khoản này.*

*b) Cục Hàng hải Việt Nam quyết định việc áp dụng hình thức bảo trì đối với: Bảo trì hệ thống đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ; Bảo trì hệ thống giám sát và điều phối giao thông hàng hải (VTS).*

*3. Chủ sở hữu hoặc người quản lý, khai thác, sử dụng công trình hàng hải có trách nhiệm tổ chức giám sát, nghiệm thu công tác bảo trì công trình hàng hải theo quy định của pháp luật về quản lý công trình xây dựng và các quy định pháp luật có liên quan.”*

**Bổ sung Điều 6b vào sau Điều 6a như sau:** “Điều 6b. Chế độ bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải do Nhà nước đầu tư, quản lý**.** Chế độ bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải do Nhà nước đầu tư, quản lý được bảo trì theo quy định tại Thông tư này.”

**Sửa đổi điểm e khoản 1 Điều 6 như sau**: “e) Lý lịch thiết bị lắp đặt trong công trình hàng hải kèm theo tài liệu hướng dẫn sử dụng, vận hành do nhà sản xuất cung cấp theo thiết bị.”

**Sửa đổi khoản 3 Điều 6 như sau:***“3. Chủ đầu tư, chủ sở hữu hoặc người quản lý, khai thác, sử dụng có trách nhiệm lập danh mục hồ sơ, lưu trữ hồ sơ, tài liệu phục vụ công tác bảo trì và bổ sung kịp thời những thay đổi của công trình hàng hải.”*

**Sửa đổi khoản 2 Điều 9 như sau:** “2. Việc xác định chi phí thực hiện bảo trì công trình hàng hải theo Thông tư số 03/2017/TT-BXD ngày 16/3/2017 của Bộ Xây dựng hướng dẫn xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng và các quy định của pháp luật hiện hành, bao gồm cả chi phí chuẩn bị đầu tư; thực hiện đầu tư; chi phí xây dựng và điều chỉnh định mức kinh tế - kỹ thuật phục vụ công tác bảo trì công trình hàng hải.”

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

Thứ trưởng Nguyễn Văn Công đã ký ban hành Thông tư số 02/2019/TT-BGTVT công bố vùng nước các cảng biển thuộc địa phận Thành phố Đà Nẵng và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng.

Thông tư có hiệu lực từ 01/04/2019, bãi bỏ Thông tư số 25/2015/QĐ-BGTVT ngày 18/6/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT công bố vùng nước các 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 ngày 27/8/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 25/2015/QĐ-BGTVT ngày 18/6/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

***Theo đó:***

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’’ |

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

Ngày 24/2/2019, được sự ủy quyền của hai Chính phủ và dưới sự chứng kiến của hai Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Việt Nam và Lào, Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể và Bộ trưởng Công chính và Vận tải Bounchanh Sinthavong đã ký kết “Thỏa thuận giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ nước CHDCND Lào về xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Vũng Áng - Viêng Chăn”.

Thỏa thuận này nhằm thúc đẩy hợp tác, kêu gọi đầu tư xây dựng dự án đường sắt Vũng Áng - Viêng Chăn kết nối Việt Nam và Lào, xác định điểm kết nối tuyến đường sắt của hai quốc gia để bảo đảm tính đồng bộ trong việc kết nối đường sắt giữa hai nước; xác định rõ trách nhiệm của mỗi bên khi thực hiện đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác và bảo trì tuyến đường sắt thuộc địa phận của mỗi nước.

Theo đánh giá của các chuyên gia, tuyến đường sắt Viêng Chăn – cảng Vũng Áng và đường cao tốc kết nối Thủ đô Hà Nội – Thủ đô Viêng Chăn là hai dự án kết nối chiến lược cần được đầu tư và xây dựng trong thời gian tới, nhằm giúp đáp ứng nhu cầu tăng kim ngạch thương mại hai chiều hai nước và tạo tiền đề để giúp Lào trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa của khu vực.

Việc mở ra tuyến cao tốc nối hai thủ đô và tuyến đường sắt nối Thủ đô Viêng Chăn - cảng Vũng Áng của Việt Nam sẽ là sự kết hợp, tận dụng vị trí trung tâm của Lào trong ASEAN và lợi thế biển của Việt Nam.

* 1. ***Vận tải đường thủy***

Được sự ủy quyền của hai Chính phủ và dưới sự chứng kiến của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Việt Nam Nguyễn Phú Trọng và Thủ tướng Chính phủ Vương quốc Campuchia Samdech Hun Sen, Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể và Quyền Bộ trưởng Bộ Giao thông công chính Tauch Chankosal đã ký kết “Nghị định thư sửa đổi Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia” và “Phụ lục sửa đổi Điều 6 và Điều 17 Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy”.

Việc ký Nghị định thư và Phụ lục trên nhằm tạo thuận lợi hơn nữa cho hoạt động vận tải liên vận đường bộ và đường thủy giữa Việt Nam - Campuchia, qua đó tạo điều kiện hơn nữa cho các tổ chức, cá nhân hai nước giao lưu thương mại, học hỏi kinh nghiệm lẫn nhau, đáp ứng nhu cầu giao thương và đi lại của nhân dân hai nước. Việc ký Nghị định thư cũng mở ra cơ hội thúc đẩy kinh tế - xã hội giữa hai nước ngày càng phát triển, phù hợp với xu hướng chung của thế giới.

Nghị định thư và Phụ lục này là văn kiện hợp tác quan trọng, có ý nghĩa to lớn trong việc tăng cường tình đoàn kết hữu nghị giữa Việt Nam và Campuchia.

* 1. ***Vận tải hàng không:***

Theo Đề án 'Tăng cường kết nối hàng không với các thị trường nguồn khách du lịch, các giải pháp chính gồm có:

Thực hiện chính sách mở cửa bầu trời đối với thị trường vận tải hàng không quốc tế đi/đến Việt Nam với nội dung: (i) không hạn chế việc Chỉ định hãng hàng không; (ii) tự do hóa Quyền về đường bay (route rights); (iii) không hạn chế Thương quyền 3/4; (iv) tăng cường trao đổi thương quyền 5 đảm bảo lợi ích cho phía Việt Nam; (v) khuyến khích hoạt động khai thác liên danh và vận tải đa phương thức; (vi) khuyến khích hoạt động khai thác thuê chuyến; (vii) khuyến khích hoạt động Khai thác quốc tế kết hợp nhiều điểm, bay tam giác; (viii) cho phép sử dụng tàu bay thuê (thuê không có tổ bay - thuê khô và thuê có tổ bay - thuê ướt) trong vận chuyển hàng không quốc tế đi/đến Việt Nam; (ix) cho phép hoạt động thay đổi tàu bay trong hành trình bay; (x) tiếp tục thực hiện chính sách khuyến khích hoạt động bay quốc tế đến Việt Nam, đặc biệt là các cảng hàng không quốc tế, cảng hàng không được phép tiếp nhận chuyến bay quốc tế còn hạn chế hoạt động quốc tế.

Xây dựng các chương trình, kế hoạch cụ thể để đảm bảo việc bay đúng giờ (OTP), bao gồm việc đảm bảo nguồn lực, tàu bay, công tác sửa chữa, bảo dưỡng và lập lịch bay. Kiểm soát chặt chẽ việc lập kế hoạch khai thác của các hãng hàng không trên cơ sở phù hợp với thực tế về kết cấu hạ tầng cảng hàng không, năng lực khai thác và bảo dưỡng của các hãng.

Tăng cường kiểm tra, giám sát việc đáp ứng các yêu cầu về chất lượng dịch vụ vận tải hàng không, bảo vệ quyền lợi của hành khách, nghĩa vụ của nhà vận chuyển. Duy trì thường xuyên việc thực hiện khảo sát, đánh giá sự hài lòng của hành khách về dịch vụ hàng không hàng năm.

* 1. ***Vận tải đa phương thức***

Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể đã xác thực hợp nhất Văn bản số 03/VBHN-BGTVT ngày 31/1/2019 Nghị định về vận tải đa phương thức.

Theo đó, Nghị định số 187/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15/12/2009  được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức có hiệu lực thi hành kể từ ngày 25/11/2011.

Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế quy định tại Khoản 4 [Điều 1](https://thukyluat.vn/vb/nghi-dinh-144-2018-nd-cp-sua-doi-nghi-dinh-quy-dinh-ve-van-tai-da-phuong-thuc-60f03.html?hash=dieu_1)[Nghị định 144/2018/NĐ-CP](https://thukyluat.vn/vb/nghi-dinh-144-2018-nd-cp-sua-doi-nghi-dinh-quy-dinh-ve-van-tai-da-phuong-thuc-60f03.html?hash=dieu_1) sửa đổi Nghị định về vận tải đa phương thức, cụ thể như sau:

Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế có giá trị 05 năm kể từ ngày cấp.

Bên cạnh đó pháp luật cũng quy định về điều kiện để được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế như sau:

- 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:

+ 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;

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

- 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:

+ 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;

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

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

1. **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn**

Theo lộ trình mới nhất, 8 kho, bãi, địa điểm kiểm tra tập trung do Cục Hải quan Hà Nội quản lý đã triển khai Hệ thống quản lý hải quan tự động  (VASSCM), gồm: Công ty CP Đầu tư Thương mại và Dịch vụ quốc tế (IVD); Công ty CP Phát triển Hàng hải VIMADECO (ICD); Công ty TNHH Tiếp vận Thăng Long (địa điểm kiểm tra tập trung); Công ty TNHH Vận tải Duyên hải Phú Thọ (ICD); Giao nhận kho vận Mê Linh (điểm kiểm tra tập trung); Công ty Toyota Việt Nam (Kho bảo thuế); Công ty CP Giao nhận và vận chuyển INDO Trần-Chi nhánh Yên Viên (Kho CFS); Công ty CP giao nhận và vận chuyển INDO Trần-Chi nhánh Yên Viên (điểm kiểm tra tập trung). Các địa điểm này thuộc các Chi cục Hải quan: Bắc Hà Nội, Gia Thụy, KCN Bắc Thăng Long, Ga đường sắt Yên Viên, Vĩnh Phúc, Phú Thọ quản lý.

Cục Hải quan Hà Nội đã thực hiện hướng dẫn DN về quy trình trao đổi thông tin, yêu cầu kỹ thuật và xây dựng phần mềm kết nối với cơ quan Hải quan; xử lý các vấn đề nghiệp vụ, kỹ thuật còn vướng mắc; hướng dẫn DN xây dựng kế hoạch triển khai và các công việc cần chuẩn bị và cam kết lộ trình xây dựng phần mềm kết nối VASSCM với cơ quan Hải quan.

Tính đến nay, đã có 31 DN kinh doanh kho có văn bản cam kết tham gia triển khai kết nối với cơ quan Hải quan, trong đó 29 DN đã thông báo sẵn sàng kết nối hệ thống, 2 DN chưa sẵn sàng kết nối hệ thống. 29 DN đã chạy thử nghiệm kết nối kỹ thuật và đang tiếp tục hoàn thiện phần mềm. Từ ngày 15/10/2018, hoàn thành cấu hình hệ thống để triển khai kết nối chính thức với 8 doanh nghiệp ICD, địa điểm kiểm tra tập trung, kho CFS, kho bảo thuế, chính thức vận hành từ 1/11/2018.

Cùng với việc triển khai mở rộng Hệ thống VASSCM với các DN kinh doanh kho CFS, kho bảo thuế, ICD, địa điểm kiểm tra tập trung, thời gian qua Cục Hải quan Hà Nội tiếp tục xử lý các vấn đề vướng mắc khi triển khai VASSCM tại sân bay quốc tế Nội Bài. Từ ngày 29/11/2018, Tổng cục Hải quan và Cục Hải quan Hà Nội đã giải quyết cơ bản các vướng mắc về kỹ thuật trong quá trình triển khai hệ thống. Cho đến nay Cục Hải quan Hà Nội đã hoàn thành triển khai Hệ thống quản lý giám sát tại Nội Bài. Cụ thể, từ 16/10/2017 hoàn thành triển khai tại kho NCTS; từ 27/12/2017 hoàn thành triển khai tại kho ALSC và kho ACSV. Tính đến 15/12/2018, 100% hàng hóa khai thác tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài đã được quản lý bởi hệ thống VASSCM. Thời gian khai thác trung bình (từ khi hàng hóa dỡ khỏi tàu bay đến khi hàng hóa qua khu vực giám sát) giảm từ 6 giờ xuống còn 30 phút.

Như vậy, với việc triển khai mở rộng hệ thống VASSCM tại các kho hàng không đã mang lại rất nhiều lợi ích cho DN XNK, DN kho, bãi cảng và cơ quan Hải quan. Việc triển khai hệ thống quản lý giám sát hàng hóa đường hàng không đã giúp giảm thiểu được thời gian, chi phí, giấy tờ, hồ sơ trong quá trình làm thủ tục của DN. Đối với DN kinh doanh kho trước kia khi cho phép hàng ra khỏi kho phải gửi thông tin giấy để cơ quan Hải quan xác nhận vừa mất thời gian, có thể làm giả thì nay hệ thống VASSCM gửi dữ liệu điện tử cho kho hàng để lấy hàng với những lô hàng đã thông quan hoặc được phép đưa ra khỏi khu vực giám sát, giúp kho hàng chủ động trả hàng, tiết kiệm thời gian, thông tin chính xác kịp thời và chống việc làm giả chứng từ để lấy hàng.

Việc sử dụng số quản lý hàng hoá XNK theo khuyến nghị của Tổ chức Hải quan thế giới là công nghệ giúp các cơ quan quản lý nhà nước và DN kinh doanh vận tải, giao nhận, XNK cùng thống nhất định danh cho lô hàng hoá làm thủ tục cho lô hàng, để trao đổi thông tin quản lý suốt từ khi bắt đầu di chuyển hàng từ nơi đi tới nơi đến. Với hệ thống trên mọi tình trạng của lô hàng tại mọi thời điểm sẽ được ghi nhận và theo dõi liên tục phục vụ việc quản lý.

Hệ thống VASSCM cho phép cơ quan quản lý nắm được thông tin hàng hóa từ trước chuyến bay đến khi hàng hóa được thông quan giúp cho việc quản lý chặt chẽ, hiệu quả, chủ động, thông quan nhanh và quản lý được DN, hành khách, lô hàng, chuyến bay trọng điểm.