**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 03/2019**

**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](#_Toc5435791)

[***1.1.*** ***Kế hoạch cải thiện chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam*** 2](#_Toc5435792)

[***1.2.*** ***Cải thiện môi trường kinh doanh dịch vụ logistics*** 2](#_Toc5435793)

[**2.** **Về hạ tầng cho logistics** 3](#_Toc5435794)

[***2.1.*** ***Các nhiệm vụ nâng cấp hạ tầng để cải thiện chỉ số năng lực logisitcs của Việt Nam*** 3](#_Toc5435795)

[***2.2.*** ***Giải pháp đẩy nhanh tiến độ đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông*** 5](#_Toc5435796)

[***2.3.*** ***Đẩy nhanh tiến độ Dự án cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận*** 6](#_Toc5435797)

[**3.** **Về vận tải:** 7](#_Toc5435798)

[***3.1.*** ***Vận tải đường bộ*** 7](#_Toc5435799)

[***3.2.*** ***Vận tải đường sắt*** 8](#_Toc5435800)

[***3.3.*** ***Vận tải đường thủy*** 9](#_Toc5435801)

[**4.** **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn** 9](#_Toc5435802)

[***4.1.*** ***Các nhiệm vụ cải thiện khả năng giao hàng:*** 9](#_Toc5435803)

[***4.2.*** ***Công nhận địa điểm tập kết, giám sát hàng hóa xuất, nhập khẩu tại Ma Lu Thàng, tỉnh Lai Châu*** 10](#_Toc5435804)

[***4.3.*** ***Công nhận địa điểm tập kết, giám sát hàng hóa xuất, nhập khẩu tại Cốc Nam, huyện Văn Lãng, Lạng Sơn*** 11](#_Toc5435805)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Các chính sách về logistics nói chung:**
	1. ***Kế hoạch cải thiện chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam***

Triển khai Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 01 tháng 01 năm 2019 của Chính phủ về tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2019 và định hướng đến năm 2021, ngày 26 tháng 3 năm 2019, Bộ trưởng Bộ Công Thương đã ban hành Quyết định số 708/QĐ-BCT phê duyệt Kế hoạch cải thiện chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam.

Bản Kế hoạch đề ra mục tiêu nâng cao thứ hạng của Việt Nam trong xếp hạng Chỉ số Hiệu quả Logistics (gọi tắt là LPI) do Ngân hàng Thế giới công bố từ nay đến năm 2025 lên 5 - 10 bậc (năm 2018, Việt Nam đứng thứ 39 trên thế giới về xếp hạng LPI), đóng góp tích cực vào cải thiện môi trường kinh doanh, cắt giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh trong cung ứng dịch vụ logistics của Việt Nam, nâng cao năng lực đổi mới sáng tạo,... góp phần thực hiện thắng lời Nghị quyết của Chính phủ về phát triển kinh tế - xã hội.

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

Để nâng cao năng lực cạnh, cải thiện hiệu quả của ngành logistics, Bộ Công Thương đề xuất các giải pháp về cải thiện môi trường kinh doanh, hỗ trợ thông quan hàng hóa như sau:

- Rà soát, đề xuất bãi bỏ, đơn giản hóa các điều kiện đầu tư, điều kiện kinh doanh bất hợp lý.

- Đẩy mạnh cải cách hành chính; nâng cao trách nhiệm người đứng đầu, tăng cường kỷ luật, kỷ cương hành chính; xây dựng và phát triển đội ngũ công chức có đủ năng lực, phẩm chất, tinh thần hỗ trợ doanh nghiệp; chấm dứt tình trạng nhũng nhiễu, cục bộ, gây tốn kém và tạo ra những chi phí không chính thức cho doanh nghiệp. Kiên quyết đưa ra khỏi ngành những công chức đòi hỏi doanh nghiệp phải chi các khoản tiền ngoài quy định.

- Hạn chế ban hành, đồng thời rà soát, cắt giảm các khoản phí, lệ phí về sử dụng hạ tầng làm ảnh hưởng đến lưu chuyển hàng hóa trong nước, xuất nhập khẩu của đa số doanh nghiệp.

- Làm việc với các hãng tàu nước ngoài để đảm bảo mức phí dịch vụ tại cảng ở mức hợp lý.

- Rà soát, kiểm tra các dự án BOT, đảm bảo mức thu phí không quá cao, không tạo gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp khi sử dụng hạ tầng BOT.

- Đẩy mạnh áp dụng thanh toán trực tuyến trong các dịch vụ công trực tuyến. Áp dụng 100% thanh toán trực tuyến trong thu phí kiểm tra chuyên ngành trong lĩnh vực công thương, nông nghiệp, y tế.

- Chuyển toàn bộ việc thu phí cầu đường bộ sang thanh toán tự động, trực tuyến qua ngân hàng.

- Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa Quốc gia, tăng số lượng các dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 tham gia Cơ chế này.

- Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa ASEAN và kết nối chính thức với các đối tác thương mại ngoài ASEAN.

- Đẩy mạnh cải cách kiểm tra chuyên ngành hàng hóa xuất nhập khẩu theo hướng bãi bỏ, đơn giản hóa các thủ tục không cần thiết, thực hiện đánh giá rủi ro, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm; có cơ chế phối hợp, công nhận chứng nhận về chất lượng, kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa giữa các nước có hiệp định thương mại với Việt Nam.

- Triển khai việc tự động hóa thủ tục giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu tại tất cả các cửa khẩu đường không, đường biển trên toàn quốc.

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong kiểm soát thời gian thông quan. Công khai thông tin về thời gian tiếp nhận, thực hiện thủ tục thông quan của từng Bộ, ngành liên quan theo thời gian thực trên Cổng thông tin một cửa quốc gia.

1. **Về hạ tầng cho logistics**
	1. ***Các nhiệm vụ nâng cấp hạ tầng để cải thiện chỉ số năng lực logisitcs của Việt Nam***

Kế hoạch cải thiện chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam đề ra các nhiệm vụ nâng cấp hạ tầng cụ thể như sau:

 - Đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng logistics; tiếp tục tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế, các đối tác có công nghệ tiên tiến trong phát triển hạ tầng logistics.

- Thu hút đầu tư xây dựng các trung tâm logistics hàng không quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại, phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không của doanh nghiệp trong nước và đóng vai trò đầu mối trung chuyển cho hàng hóa nước ngoài, đặc biệt là hàng hóa thương mại điện tử.

- Triển khai dự án nâng cấp, hiện đại hóa đường sắt Bắc - Nam; cải tạo, nâng cấp đồng bộ các tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hạ Long; nghiên cứu phương án, lộ trình xây dựng tuyến đường sắt nối với Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện; kêu gọi đầu tư, nâng cao năng lực chứa và xếp dỡ các nhà ga đường sắt đầu mối về hàng hóa.

- Đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, nghiên cứu xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực sân bay.

- Thu hút nguồn lực đầu tư, cải tạo, nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối và nâng cấp tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải.

- Đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) và các cụm cảng đã được quy hoạch tại các địa phương.

- Từng bước đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, tiến tới giải quyết dứt điểm các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính; xây dựng các cảng thủy nội địa có trang thiết bị hiện đại, đặc biệt tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long và Đồng bằng Sông Hồng.

- Nghiên cứu phát triển hệ thống đường bộ kết nối đồng bộ với quy hoạch và quy mô phát triển của hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không, ga đường sắt.

- Ban hành văn bản hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 để xác định giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô theo yêu cầu tại khoản 3 điều 73 của Luật này.

- Quy hoạch hợp lý các địa điểm tập kết xe tải, container và kho bãi, trong đó có kho bãi của các doanh nghiệp bưu chính.

- Xây dựng hệ thống tiêu chí, chỉ tiêu phân hạng, ban hành tiêu chuẩn quốc gia về trung tâm logistics. Nghiên cứu, đề xuất một số cơ chế, chính sách hỗ trợ, phát triển các trung tâm logistics trong quá trình từ đầu tư xây dựng đến vận hành.

- Quy hoạch và triển khai xây dựng hệ thống kho bãi, trung tâm logistics phục vụ nông nghiệp tại các vùng sản xuất nông nghiệp hàng hóa quy mô lớn và kết nối từ các vùng này đến trung tâm logistics và cảng biển, cảng hàng không.

- Xem xét chuyển đổi các khu, cụm công nghiệp vừa và nhỏ trong đô thị hoặc đất nông nghiệp thành cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động logistics phù hợp với đặc điểm, tình hình của địa phương.

- Nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách về đất đai, thủ tục đầu tư để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng logistics.

* 1. ***Giải pháp đẩy nhanh tiến độ đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông***

Đến năm 2020, nếu không xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông hoặc đường sắt tốc độ cao thì nhu cầu vận tải trên hành lang vận tải Bắc - Nam sẽ vượt tổng năng lực của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông khoảng 5,92 triệu hành khách/năm và 14,5 triệu tấn hàng hóa/năm. Trong khi đó, việc đầu tư xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao yêu cầu nguồn kinh phí rất lớn, công nghệ phức tạp, chắc chắn không thể triển khai trước năm 2025. Đồng thời, các công trình hạ tầng như cảng hàng không, cảng biển, đường thủy nội địa tuy đã được ưu tiên đầu tư nhưng còn thiếu đồng bộ, tính kết nối chưa cao, chưa đáp ứng tốt các nhu cầu,… nên chưa thể phát huy tối đa hiệu quả.

Quốc hội đã có Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 thông qua chủ trương đầu tư Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020. Trước mắt đầu tư 11 dự án với tổng chiều dài 654 km, đi qua địa phận 13 tỉnh, thành phố; gồm 3 dự án đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước, 8 dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư, hợp đồng BOT. Đến nay, các phần việc của dự án đã được triển khai gấp rút, đáp ứng yêu cầu tiến độ, thể hiện tinh thần làm việc tập trung, quyết liệt của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải cùng các Bộ, ngành trung ương và các địa phương có tuyến đi qua.

* 1. ***Đẩy nhanh tiến độ Dự án cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận***

Văn phòng Chính phủ vừa có [Thông báo kết luận](http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&_page=1&mode=detail&document_id=196446) của Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc tại buổi họp Thường trực Chính phủ về xử lý vướng mắc đối với Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận theo hình thức Hợp đồng BOT.

Thông báo nêu rõ, Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận có vai trò đặc biệt quan trọng kết nối khu vực Đồng bằng sông Cửu Long với Thành phố Hồ Chí Minh và khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam. Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Nhà đầu tư và các cơ quan có liên quan triển khai đạt khoảng 96% khối lượng giải phóng mặt bằng. Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các Bộ, ngành đã đề cao trách nhiệm, quan tâm đặc biệt để tháo gỡ khó khăn, tìm các giải pháp để Dự án sớm hoàn thành; coi đây là nhiệm vụ chính trị.

Tuy nhiên, Dự án đang bị chậm tiến độ so với yêu cầu đặt ra do có những khó khăn vướng mắc trong việc huy động vốn, do thay đổi cơ chế, chính sách pháp luật liên quan đến quản lý và sử dụng tài sản công, chính sách về đầu tư PPP, cũng như năng lực của Nhà đầu tư Dự án. Thủ tướng Chính phủ yêu cầu Bộ Giao thông vận tải, các bộ, ngành có liên quan, Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang và Nhà đầu tư Dự án phải tích cực, chủ động hơn nữa trong tháo gỡ khó khăn vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ để Dự án được thông tuyến vào cuối năm 2020.

Để sớm tháo gỡ khó khăn vướng mắc cho Dự án, tiếp tục đầu tư Dự án theo hình thức Hợp đồng BOT có sự hỗ trợ bằng vốn ngân sách nhà nước nhằm không để thời gian thu phí quá dài; đồng thời sớm đưa Dự án thông tuyến vào năm 2020 để đáp ứng yêu cầu vận tải liên vùng, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, giảm bớt gánh nặng cho nhân dân trong vùng dự án.

Thủ tướng Chính phủ đồng ý chuyển đổi cơ quan nhà nước có thẩm quyền và thẩm quyền phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án từ Bộ Giao thông vận tải sang Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang. Các bộ, ngành, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam phải sâu sát, chủ động, phối hợp chặt chẽ và hỗ trợ Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang triển khai Dự án nhanh, đảm bảo chất lượng, hiệu quả. Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang thực hiện giao ban 2 tháng một lần để chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ Dự án.

Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang quyết định điều chỉnh dự án theo thẩm quyền, đúng quy định của pháp luật; chỉ đạo doanh nghiệp dự án rà soát lại phương án tài chính của Dự án trên cơ sở thay đổi cơ chế hỗ trợ của nhà nước bằng quyền thu phí tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương (do không còn phù hợp với quy định của pháp luật về quản lý và sử dụng tài sản công) sang hỗ trợ bằng ngân sách nhà nước theo đúng trình tự, thủ tục quy định của pháp luật hiện hành, đảm bảo công khai, minh bạch, chống lợi ích nhóm và tuyệt đối không để xảy ra tham nhũng, tiêu cực, nhất là trong việc tính toán hỗ trợ từ ngân sách nhà nước, vấn đề giải pháp thi công, tính toán khối lượng, giá nguyên vật liệu cũng như lưu lượng xe… đảm bảo phương án hoàn vốn của Dự án không quá 15 năm. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm thẩm định thiết kế cơ sở, thiết kế bản vẽ thi công và dự toán công trình; đồng thời cử cán bộ có năng lực, am hiểu pháp luật về đầu tư PPP để hỗ trợ Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang trong quá trình triển khai dự án khi được Ủy ban nhân dân tỉnh đề nghị.

Giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính cân đối nguồn vốn ngân sách nhà nước hỗ trợ, đảm bảo phương án tài chính của Dự án, báo cáo Thủ tướng Chính phủ trước ngày 20/3/2019.

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

Ngành vận tải nước ta đang có những bước phát triển tốt, góp phần không nhỏ vào sự phát triển kinh tế - xã hội của cả nước. Trong những năm qua, vận tải đường bộ luôn chiếm tỷ trọng chủ đạo và tiếp tục duy trì tốc độ tăng trưởng cao; vận tải đường thủy nội địa dù có vai trò quan trọng chiến lược đối với hệ thống giao thông Việt Nam, mang lại những lợi ích bao trùm về kinh tế, môi trường, xã hội lại chiếm tỷ trọng thấp, chỉ khoảng 18% (2018).

Báo cáo về Tăng cường ngành vận tải đường bộ tại Việt Nam, chuyên viên cao cấp ngành GTVT của Ngân hàng Thế giới cho biết, vận tải hàng hóa đường bộ có quan hệ mật thiết với chi phí logistics và phát thải khí nhà kính. Là phương thức vận chuyển hàng hóa chủ yếu ở Việt Nam, vận tải hàng hóa đường bộ chiếm đến 77% lưu lượng hàng hóa vận chuyển nội địa trong khi đó chi phí logistics chiếm khoảng 21% GDP, tỷ lệ khá cao so với thế giới. Ngành vận tải hiện gây ra tới 10% lượng phát thải khí nhà kính của cả nước. Do đó, để giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính, Việt Nam cần hiểu rõ và củng cố khu vực vận tải hàng hóa đường bộ của mình.

Báo cáo về Tăng cường ngành vận tải đường bộ tại Việt Nam, chuyên viên cao cấp ngành GTVT của Ngân hàng Thế giới cho biết, vận tải hàng hóa đường bộ có quan hệ mật thiết với chi phí logistics và phát thải khí nhà kính. Ngân hàng Thế giới cho biết báo cáo phân tích và đánh giá toàn diện về những thách thức mà ngành vận tải đường thủy nội địa đang gặp phải, đồng thời đề xuất một chương trình cải cách bao gồm các biện pháp phát triển ngành được Chính phủ Việt Nam đưa ra với mục đích cải thiện môi trường thuận lợi nhằm hỗ trợ vận tải đường thủy nội địa phát triển cả về quy mô và trình độ kỹ thuật. Báo cáo nhấn mạnh sự cần thiết của các biện pháp cải cách với trọng tâm là khuôn khổ thể chế như tách riêng chức năng quản lý kết cấu hạ tầng và chức năng quản lý điều tiết ngành; cải thiện môi trường thuận lợi bằng cách phát hành sổ tay phổ biến pháp luật và quy định trong ngành để người dùng dễ tiếp cận hơn, điều chuyển một phần ngân sách tài trợ cho lĩnh vực đường bộ sang đường thủy nội địa và xây dựng lộ trình minh bạch, hiệu quả để khuyến khích khu vực tư nhân tham gia cung cấp kết cấu hạ tầng cũng như các dịch vụ vận hành và bảo trì trong lĩnh vực này…

* 1. ***Vận tải đường sắt***

Theo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 24/2018/TT-BGTVT ngày 07 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt: Việc quy định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư theo hình thức giá tối đa đối với tàu khách, tàu hàng trên từng tuyến đường.

Khi các yếu tố hình thành giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt có biến động tăng, giảm ảnh hưởng đến sản xuất, đời sống thì cơ quan quản lý Nhà nước về đường sắt hoặc doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia có quyền yêu cầu hoặc đề xuất điều chỉnh phương án giá tối đa dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia có trách nhiệm xây dựng phương án điều chỉnh giá trình Cục Đường sắt Việt Nam thẩm định; Bộ Giao thông vận tải quyết định giá tối đa dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt sau khi có ý kiến tham gia của Bộ Tài chính”.

Thông tư mới này cũng bãi bỏ khoản 3 Điều 18 của Thông tư số 24/2018/TT-BGTVT ngày 07 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt.

* 1. ***Vận tải đường thủy***

Theo thông tư 09/2019/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu, từ ngày 01/9/2019, các tàu biển hoạt động trên lãnh hải của Việt Nam phải tuân thủ các quy định về phòng chống gây ô nhiễm.

Cụ thể ở ngoài vùng đặc biệt, việc thải các loại rác sau đây xuống biển chỉ được phép thực hiện khi tàu đang trong hành trình và càng xa bờ càng tốt, tuy nhiên phải đảm bảo:

- Cách ít nhất 03 hải lý tính từ bờ gần nhất trong trường hợp chất thải thực phẩm đã được qua máy tán hoặc máy nghiền. Chất thải thực vật đã được nghiền hoặc xay phải đi qua được lưới lọc với các lỗ có kích thước không quá 25 mm;

- Cách ít nhất là 12 hải lý tính từ bờ gần nhất trong trường hợp chất thải thực phẩm không được xử lý theo trường hợp trên;

- Cách ít nhất 12 hải lý tính từ bờ gần nhất trong trường hợp cặn hàng không thể thu lại bằng các phương pháp bốc dỡ thông thường sẵn có…

1. **Kho bãi, giao nhận, cảng cạn**
	1. ***Các nhiệm vụ cải thiện khả năng giao hàng:***

Kế hoạch cải thiện chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam đề ra các nhiệm vụ về cải thiện khả năng giao hàng của Việt Nam như sau:

- Rà soát, hoàn thiện chính sách và quy định về quá cảnh, trung chuyển hàng hóa nước ngoài qua Việt Nam theo hướng thông thoáng, thuận tiện và phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam để khai thác lợi thế địa lý kinh tế trong cung ứng dịch vụ logistics.

- Hỗ trợ, tăng cường phổ biến pháp luật nhằm nâng cao nhận thức và kiến thức cho các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ bưu chính về logistics, thương mại điện tử và ứng dụng công nghệ trong bưu chính, qua đó nâng cao năng lực, đáp ứng tốt nhu cầu chuyển phát, đặc biệt là đối với hàng hóa thương mại điện tử.

- Nghiên cứu, phát triển các mô hình e-logistics nhằm cải thiện khả năng giao hàng xuyên suốt, đặc biệt đối với thương mại điện tử trong nước và thương mại điện tử xuyên biên giới.

- Bố trí thời gian làm việc hợp lý tại các cơ quan cảng vụ, hải quan để hỗ trợ doanh nghiệp nhanh chóng thông quan, giải phóng hàng hóa.

- Triển khai Lệnh giao hàng điện tử (electronic Delivery Order), Phiếu xuất nhập kho điện tử trong hoạt động của tất cả các cảng biển, sân bay, trung tâm logistics.

* 1. ***Công nhận địa điểm tập kết, giám sát hàng hóa xuất, nhập khẩu tại Ma Lu Thàng, tỉnh Lai Châu***

Tổng cục trưởng Tổng Cục Hải quan đã ra Quyết định 806/QĐ-TCHQ về việc công nhận địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu ở khu vực biên giới thuộc khu vực cửa khẩu Ma Lu Thàng, tỉnh Lai Châu ngày 27/03/2019.

Công nhận địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu ở khu vực biên giới thuộc khu vực cửa khẩu Ma Lu Thàng, tỉnh Lai Châu của Doanh nghiệp tư nhân Thanh Hiền, cụ thể như sau:

- Tổng diện tích: 5.690,8 m2 (trong đó: Diện tích bãi: 5.000 m2; diện tích kho chứa tang vật vi phạm: 242 m2; diện tích văn phòng làm việc của cơ quan hải quan: 25 m2 và công trình phụ trợ).

Địa chỉ: Km 0, xã Ma Ly Pho, huyện Phong Thổ, tỉnh Lai Châu.

* 1. ***Công nhận địa điểm tập kết, giám sát hàng hóa xuất, nhập khẩu tại Cốc Nam, huyện Văn Lãng, Lạng Sơn***

Tổng cục Hải quan đã ban hành Quyết định 455/QĐ-TCHQ về việc công nhận địa điểm tập kết, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu ở biên giới ngày 12/03/2019.

Theo đó, công nhận địa điểm tập kết, kiểm tra hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu ở biên giới của Công ty Cổ phần đầu tư Thăng Long, cụ thể như sau:

- Địa chỉ: Khu vực cửa khẩu Cốc Nam, huyện Văn Lãng, Lạng Sơn.

- Diện tích công nhận: 6.955,8 m2. Bao gồm: 23,6 m2 văn phòng làm việc hải quan; 32 m2 kho chứa tang vật vi phạm; 1.050 m2 nơi kiểm tra hàng hóa; 5.850,2 m2 sân bãi và các công trình phụ trợ.

- Mã địa điểm: 15BDC01; tên rút gọn trên hệ thống: CTY CP THANG LONG do Đội nghiệp vụ thuộc Chi cục Hải quan cửa khẩu Cốc Nam quản lý.