**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 7/2018**

**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 quy định, chính sách chung về logistics** 2](#_Toc521248534)

[***1.1.*** ***Phân tích các giải pháp chính sách nhằm giảm chi phí và tăng giá trị gia tăng cho ngành dịch vụ logistics*** 2](#_Toc521248535)

[***1.2.*** ***Tăng cường cải cách hoạt động kiểm tra chuyên ngành và tác động đến lĩnh vực logistics:*** 7](#_Toc521248536)

[**2.** **Về hạ tầng phục vụ logistics:** 8](#_Toc521248537)

[***2.1.*** ***Thu hút đầu tư vào các dự án hạ tầng lớn phục vụ logistics:*** 8](#_Toc521248538)

[***2.2.*** ***Nâng cấp, cải tạo, sửa chữa 100 đường ngang thành các đường ngang cảnh báo tự động trong lĩnh vực đường sắt*** 9](#_Toc521248539)

[***2.3.*** ***Tăng cường kiểm soát hàng hóa container phế liệu nhập khẩu vào Việt Nam*** 10](#_Toc521248540)

[**3.** **Về vận tải:** 11](#_Toc521248541)

[***3.1. Phân tích tình hình thực hiện quy định về gắn phù hiệu đối với xe tải*** 11](#_Toc521248542)

[***3.2. Quy định về báo cáo tiêu thụ nhiên liệu của tàu biển Việt Nam*** 13](#_Toc521248543)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Các quy định, chính sách chung về logistics**
   1. ***Phân tích các giải pháp chính sách nhằm giảm chi phí và tăng giá trị gia tăng cho ngành dịch vụ logistics***

Nhận thức được tầm quan trọng đặc biệt của lĩnh vực logistics đối với năng lực cạnh tranh của nền kinh tế nói chung, ngày 14/02/2017, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.

Sau hơn 01 năm thực hiện Quyết định, các cơ quan, đơn vị đã nỗ lực triển khai các nhóm nhiệm vụ trọng yếu để đạt được mục tiêu đặt ra, bước đầu đạt được một số kết quả nhất định.

Một số nỗ lực quan trọng được thể hiện qua các nhóm giải pháp, chính sách sau:

* Nâng cấp cơ sở hạ tầng phục vụ logistics (đặc biệt là hệ thống đường bộ, cảng biển và cảng hàng không. Trong khi đó, hệ thống hạ tầng đường sắt ngày càng bộc lộ nhiều yếu kém, bất cập và rủi ro).
* Đơn giản hóa các thủ tục hành, phát huy hiệu quả của cơ chế hải quan tự động, một cửa, ứng dụng CNTT trong các hoạt động logistics.
* Giảm thiểu các điều kiện kinh doanh, giấy phép con trong lĩnh vực logistics
* Đẩy mạnh công tác tuyên truyền,phổ biến kiến thức về hoạt động logistics
* Kết nối doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics với nhau và với các tác nhân khác trong chuỗi cung ứng (các chủ hàng, các công ty dịch vụ bảo hiểm, tài chính…)
* Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics từng bước được quan tâm hơn…

Tuy nhiên trước thực trạng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phát triển vẫn chưa đồng đều, thiếu đồng bộ; kết nối các phương thức vận tải chưa hiệu quả; chưa phát huy tốt các nguồn lực về hạ tầng, con người, thị trường nội địa và khu vực; các trung tâm logistics đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế chưa được đầu tư, xây dựng… dẫn đến chi phí logistics vẫn còn cao ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam.

Để giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, góp phần tăng sức cạnh tranh cho nền kinh tế, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu các bộ, ngành và địa phương, theo chức năng và nhiệm vụ được giao có chương trình cụ thể thực hiện kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 đã được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 với 6 nhóm nhiệm vụ chính: 1- Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics; 2- Nâng cao năng lực kết cấu hạ tầng logistics; 3- Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ; 4- Phát triển thị trường dịch vụ logistics; 5- Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; 6- Tuyên truyền, nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của dịch vụ logistics đối với sự phát triển của đất nước.

Phát huy tối đa vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics  
Thủ tướng Chính phủ giao Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách, cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm điều kiện kinh doanh, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành; nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch; tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, phát huy tối đa vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; tăng cường kết nối các phương thức vận tải, giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải.

Đẩy mạnh tái cơ cấu thị trường vận tải nội địa, giảm thị phần vận tải bằng đường bộ, tăng thị phần vận tải bằng đường biển, đường sắt và đường thủy nội địa, đặc biệt là trên các hành lang vận tải chính.

Ưu tiên phát triển mạnh vận tải ven biển, vận tải sông pha biển, nhằm vận chuyển hàng hóa, giảm tải cho đường bộ, đồng thời tận dụng hiệu quả điều kiện tự nhiên sẵn có về sông, biển để kết nối vận tải hàng hóa giữa hàng hải, đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác

Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng; đề xuất cơ chế khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách, huy động các nguồn lực để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; tổ chức khai thác tốt kết cấu hạ tầng giao thông hiện có; cân đối, bố trí các nguồn vốn đầu tư, nguồn vốn ngân sách, vốn ODA cho các dự án nhằm tăng cường khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình có tính quan trọng, cấp bách

Thủ tướng yêu cầu Bộ Giao thông vận tải đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải: Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành, khai thác vận tải, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics; phát triển sàn giao dịch vận tải, sàn giao dịch logistics.

*Về đường bộ:*

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu tiếp tục sử dụng hiệu quả các nguồn vốn, từng bước xã hội hóa để đầu tư hình thành mạng đường bộ cao tốc quốc gia, đường chuyên dùng bảo đảm kết nối hiệu quả các khu công nghiệp, trung tâm kinh tế trọng điểm, cửa khẩu chính, đầu mối giao thông quan trọng với các cảng biển, cảng thủy nội địa, ga đường sắt.

Tăng cường quản lý hiệu quả các dự án, tập trung đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam; xây dựng kế hoạch, lộ trình để đẩy nhanh việc áp dụng thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức tự động không dừng, qua đó tạo sự công khai, minh bạch trong thu phí; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, phát triển, kết nối các sàn giao dịch vận tải hành khách, hàng hóa; nghiên cứu thúc đẩy hoạt động của sàn giao dịch vận tải hàng hóa hạn chế xe chạy rỗng, đồng thời nghiên cứu hình thành sàn giao dịch chung cho các phương thức vận tải để làm cơ sở phát triển dịch vụ logistics.

*Về đường sắt:*

Yêu cầu triển khai dự án nâng cấp, hiện đại hóa đường sắt Bắc - Nam; nâng cao năng lực, chất lượng vận tải đường sắt và 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 Hải Phòng; nghiên cứu, phát triển, hình thành kết nối đường sắt với các khu công nghiệp, cảng biển, cảng cạn.

Đồng thời xây dựng các ga đầu mối hàng hóa, nâng cấp trang thiết bị xếp dỡ hiện đại cho các ga đầu mối vận chuyển hàng hóa như Yên Viên, Đông Anh, Sóng Thần… theo khả năng cân đối vốn, đồng thời mời gọi các nhà đầu tư cùng hợp tác đầu tư nâng cấp kho, bãi hàng đủ tiêu chuẩn để cung cấp dịch vụ dùng chung cho tất cả các doanh nghiệp vận tải hàng hóa và khách hàng.

*Đường thuỷ nội địa*: Từng bước đầu tư hệ thống kết cấu 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 (Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội, Hải Phòng - Ninh Bình, Thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau, vận tải thủy kết nối Cam-pu-chia) như: nâng cấp tĩnh không cầu Đuống, cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai; nâng cao chất lượng và kết nối đồng bộ đường thủy nội địa khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long; đồng thời kết nối với cảng biển và các khu vực bên ngoài.

Ưu tiên phát triển vận tải sông pha biển, ven biển để tận dụng tối đa các cửa sông ra biển nhằm giảm tải cho đường bộ trên trục Bắc - Nam, góp phần giảm chi phí, nâng cao sản lượng vận tải; nghiên cứu, xây dựng cơ chế khuyến khích tư nhân đầu tư vào xây dựng, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường thuỷ nội địa, đầu tư đóng mới, hoán cải phương tiện thuỷ nội địa chuyên dụng (phương tiện chở công-ten-nơ, phương tiện chở xăng dầu và các mặt hàng chuyên dụng khác, phương tiện sông pha biển)...

Đối với hàng hải: Phát triển dịch vụ vận tải biển đồng bộ với hệ thống cảng biển, tập trung khai thác hiệu quả các tuyến vận tải biển nội địa nhằm giảm tải cho đường bộ, góp phần giảm chi phí, nâng cao sản lượng vận tải. Phát huy tối đa lợi thế về vị trí của các cảng biển, đặc biệt là cảng cửa ngõ quốc tế để thu hút các tàu trọng tải lớn vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đi các tuyến vận tải biển xa; tăng cường hợp tác với các cơ quan quản lý cảng biển, hãng tàu biển nước ngoài để thu hút nguồn hàng thông qua Cảng biển Việt Nam.

Nghiên cứu, hình thành phát triển các kết nối cảng biển, hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng biển với đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa như: Nghiên cứu đầu tư khu bến cảng Liên Chiểu, Đà Nẵng phù hợp với nhu cầu vận tải và khả năng về nguồn vốn; Thực hiện các giải pháp thu hút, phân luồng hàng hóa để khai thác có hiệu quả khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải; nghiên cứu triển khai dự án đầu tư luồng Cái Mép - Thị Vải để các tàu trọng tải đến 160.000 tấn hành hải 24/24h vào khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải (đặc biệt là đoạn luồng từ phao số “0” đến bến cảng CMIT); đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) - Giai đoạn khởi động.

Đối với hàng không: Sớm hoàn thành, trình Chính phủ và Quốc hội phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành; chuẩn bị dự án mở rộng Cảng hàng không quốc tế Nội Bài; xây dựng, phát triển các trung tâm logistics hàng không gắn liền với các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng; đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, phối hợp với Thành phố Hồ Chí Minh 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...

Đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics

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.

* 1. ***Tăng cường cải cách hoạt động kiểm tra chuyên ngành và tác động đến lĩnh vực logistics:***

Theo đánh giá của các chuyên gia, chi phí logistics của Việt Nam ở mức cao trong thời gian qua, một phần do sự không phù hợp và hiệu quả của các hoạt động kiểm tra chuyên ngành trong sản xuất, kinh doanh, xuất nhập khẩu, vận chuyển hàng hóa.

Để khắc phục tình trạng này, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 20/CT-TTg về tăng cường cải cách hoạt động kiểm tra chuyên ngành và cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện kinh doanh.

Thủ tướng yêu cầu trước ngày 15 tháng 8 năm 2018, các bộ, cơ quan ngang bộ hoàn thành việc ban hành theo thẩm quyền và trình cấp có thẩm quyền các văn bản để thực thi phương án cải cách hoạt động kiểm tra chuyên ngành, cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện kinh doanh bằng hình thức một văn bản sửa nhiều văn bản theo quy trình, thủ tục rút gọn.

Văn bản thực thi phương án cải cách hoạt động kiểm tra chuyên ngành phải đáp ứng yêu cầu cắt giảm, đơn giản hóa ít nhất 50% danh mục hàng hóa, sản phẩm và thủ tục kiểm tra chuyên ngành; danh mục hàng hóa, sản phẩm kiểm tra chuyên ngành phải gắn mã HS; một sản phẩm, hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu chỉ do một bộ, cơ quan ngang bộ hoặc một đơn vị thuộc bộ, cơ quan ngang bộ chịu trách nhiệm quản lý; phương thức quản lý chuyển từ chủ yếu tiền kiểm sang chủ yếu hậu kiểm gắn với nguyên tắc quản lý rủi ro, đánh giá mức độ tuân thủ pháp luật của tổ chức, cá nhân; không áp dụng hình thức kiểm tra đối với từng lô hàng, trừ kiểm dịch.

Văn bản thực thi phương án cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện kinh doanh phải đáp ứng yêu cầu cắt giảm, đơn giản hóa ít nhất 50% điều kiện kinh doanh; phương án cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện kinh doanh phải thực chất, không gộp nhiều điều kiện thành 01 điều kiện theo kiểu cơ học hoặc chỉ thay đổi tên gọi.

Hoạt động kiểm tra chuyên ngành một khi được cải cách thành công, sẽ không chỉ tiết kiệm chi phí, thời gian cho các chủ hàng, góp phần đáng kể vào việc cắt giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành, mà còn có ý nghĩa rất lớn trong việc tạo lập một môi trường cạnh tranh lành mạnh, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh chân chính yên tâm phát huy các thế mạnh của mình, tạo động lực tăng trưởng bền vững.

Theo đánh giá của các chuyên gia trong lĩnh vực logistics, để làm được điều này, ngoài nỗ lực từ phía Chính phủ và các cơ qua chức năng, cũng rất cần đến sự hợp tác thiện chí của chính các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, các chủ hàng, từng bước tạo lập môi trường minh bạch, thông suốt, hiệu quả cho hoạt động logistics và sản xuất, kinh doanh.

1. **Về hạ tầng phục vụ logistics:** 
   1. ***Thu hút đầu tư vào các dự án hạ tầng lớn phục vụ logistics:***

*Đối với lĩnh vực hàng không:*

Nghị định 92  Trong lĩnh vực kinh doanh cảng hàng không sẽ bãi bỏ các điều kiện được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (GTVT) chấp thuận chủ trương thành lập doanh nghiệp cảng hàng không; được Bộ trưởng Bộ GTVT chấp thuận chuyển nhượng cổ phần, phần vốn góp của doanh nghiệp cảng hàng không cho nhà đầu tư nước ngoài; có phương án kinh doanh và chiến lược phát triển của doanh nghiệp; sửa đổi lại mức vốn tối thiểu kinh doanh cảng hàng không, sân bay theo hướng không phân định giữa cảng nội địa và cảng quốc tế…

Điều kiện kinh doanh dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay cũng sẽ được cải cách thông qua việc bãi bỏ các điều kiện phù hợp với quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay, khả năng đáp ứng kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; có tổ chức bộ máy bảo đảm việc cung ứng các dịch vụ hàng không

*Đối với các cảng cạn (ICD):*

Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, 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.

Để thực hiện quy hoạch, mạng lưới cảng cạn sẽ cần 835ha (quỹ đất hiện tại chỉ có 241ha) đất để xây dựng trong giai đoạn 2020 - 2025 và cần đến 1.335ha cho giai đoạn từ năm 2030 về sau. Tổng quỹ đất cần bổ sung sẽ khoảng hơn 1.000ha. quy hoạch này sẽ cần khoảng 9.000 - 15.000 tỷ đồng đến năm 2020 và cần 20.000 - 22.000 tỷ đồng giai đoạn 2020 - 2030. Nguồn vốn dự kiến sẽ huy động từ các nguồn đầu tư xã hội hóa. Trong đó, mô hình hợp tác Nhà nước - tư nhân (PPP) để đầu tư phát triển cảng cạn sẽ được tăng cường theo các hướng như: Nhà nước hỗ trợ đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông kết nối, doanh nghiệp (DN) đầu tư cảng cạn, trung tâm logistics và quản lý khai thác hoặc Nhà nước đầu tư kết cấu hạ tầng cảng cạn, trung tâm logistics rồi cho DN thuê khai thác.

* 1. ***Nâng cấp, cải tạo, sửa chữa 100 đường ngang thành các đường ngang cảnh báo tự động trong lĩnh vực đường sắt***

Bộ GTVT đã chấp thuận đề xuất của Tổng công ty Đường sắt VN về việc nâng cấp, cải tạo, sửa chữa 100 đường ngang thành các đường ngang cảnh báo tự động với kinh phí 170 tỷ đồng và hoàn thành trong năm nay.

Đây là nguồn kinh phí được Chính phủ bổ sung dự toán ngân sách năm 2017 cho Bộ GTVT để Tổng công ty Đường sắt VN thực hiện nâng cấp, cải tạo, sửa chữa các đường ngang đang tiềm ẩn nguy cơ cao về mất ATGT theo Quyết định 994/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.

Trước đó, Tổng công ty Đường sắt VN đã kiến nghị Bộ GTVT cấp kinh phí cải tạo, nâng cấp 452 đường ngang để đảm bảo an toàn và chia thực hiện trong 4 năm. Tuy nhiên, căn cứ từ nguồn kinh phí 170 tỷ đồng trên, Tổng công ty đã tiến hành rà soát, chọn lọc ưu tiên thực hiện nâng cấp cải tạo 100 đường ngang theo tiêu chí: các đường ngang có tai nạn đường sắt xảy ra nhiều trong 3 năm vừa qua; các đường ngang tại khu vực đông dân cư, có mật độ người và phương tiện qua lại lớn; các đường ngang có tầm nhìn hạn chế tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông mà hiện tại, ngành đường sắt và địa phương đang tổ chức cảnh giới đảm bảo ATGT.

Theo thống kê từ năm 2015 đến nay, tại các đường ngang được lựa chọn đã xảy ra 96 vụ tai nạn giao thông làm chết 46 người, bị thương 88 người, làm thiệt hại rất nhiều tài sản của Nhà nước và người dân. Với 100 đường ngang này, ngành đường sắt dự kiến kinh phí thực hiện bình quân từ 1,68-2,2 tỷ đồng/một đường ngang.

Với phương châm thực hiện sớm ngày nào sẽ phòng tránh và ngăn chặn được sớm các hiểm họa, sự cố lớn về tai nạn giao thông đường sắt, làm hạn chế thiệt hại về người và tài sản của xã hội, Tổng công ty Đường sắt VN đề xuất phương án thực hiện gộp từ 3-5 đường ngang (theo địa bàn quản lý, tuyến đường sắt, địa phương) thành một công trình để thuận lợi hơn cho quản lý cũng như tiết kiệm chi phí. Dự kiến 100 đường ngang lập thành 20-23 công trình tương ứng với 8,4 tỷ đồng/một công trình.

* 1. ***Tăng cường kiểm soát hàng hóa container phế liệu nhập khẩu vào Việt Nam***

Hiện nay lượng phế liệu nhập khẩu vào Việt Nam tăng mạnh, nhiều lô hàng đã dỡ xuống cảng nhưng chưa làm thủ tục nhập khẩu dẫn đến tình trạng hàng hóa tồn đọng tại các cảng biển. Tính đến ngày 26/6, khối lượng phế liệu nhập khẩu tồn đọng tại các cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh và cảng biển Hải Phòng là 5.724 container.

Cụ thể, số lượng phế liệu nhập khẩu tồn đọng tại cảng do Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn quản lý là 4.480 container tương đương 9.000 teu trong đó tại cảng Cát Lái là 3.464 container. Ước tính khoảng 20% là phế liệu giấy, 80% còn lại là phế liệu nhựa và các loại phế liệu khác.

Tại cảng biển khu vực TP. Hải Phòng số phế liệu đang tồn là 1.476 container, tương đương 2.500 teu. Đại diện các cảng biển cho rằng, việc tồn đọng các container phế liệu nhập khẩu làm ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp cảng biển, hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam, chậm lưu thông hàng hóa, giảm dung lượng bãi chứa container, ảnh hưởng đến hoạt động của hãng tàu, làm gia tăng chi phí cho doanh nghiệp.

Dự báo, thời gian tới, phế liệu tiếp tục ồ ạt nhập khẩu vào Việt Nam vì theo thông tin từ các hãng tàu, một lượng lớn hàng phế liệu nhựa, giấy sẽ tiếp tục đổ về các cảng biển Việt Nam do hãng tàu, khách hàng đã ký hợp đồng hoạc hàng đã được xếp lên tàu và đang trên đường vận chuyển. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, có khoảng 2.000 TEU hàng đang trên đường về Việt Nam.

Trước thực trạng này, Cục Hàng hải Việt Nam cho biết sẽ báo cáo Chính phủ để có chỉ đạo rõ ràng, song trước tiên Bộ Tài nguyên Môi trường cần rà soát chặt chẽ việc cấp phép danh mục cấm, mặt hàng được vận chuyển… để các đơn vị liên quan dễ dàng kiểm soát.

1. **Về vận tải:**

***3.1. Phân tích tình hình thực hiện quy định về gắn phù hiệu đối với xe tải***

Theo [Nghị định 86/2014](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Doanh-nghiep/Nghi-dinh-86-2014-ND-CP-kinh-doanh-dieu-kien-kinh-doanh-van-tai-bang-xe-o-to-248987.aspx) về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, từ ngày 1/7/2018, các doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô có trọng tải thiết kế dưới 3,5 tấn phải có giấy phép kinh doanh vận tải bằng ô tô, gắn thiết bị giám sát hành trình và phải được gắn phù hiệu “Xe tải”.

Mục tiêu chính của việc cấp phù hiệu là giúp các cơ quan chức năng dễ xác định xe đó thuộc doanh nghiệp nào, nếu có vấn đề gì xảy ra. Đây cũng là cơ sở để quản lý đầu xe của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải.

Lộ trình gắn phù hiệu như sau: Xe ô tô kinh doanh vận tải hàng hóa có trọng tải thiết kế từ 10 tấn trở lên trước ngày 1/1/2016; Xe từ 7 đến dưới 10 tấn thực hiện lắp đặt phù hiệu trước ngày 1/7/2016; từ 3,5 đến dưới 7 tấn thực hiện trước ngày 1/1/2017; dưới 3,5 tấn trước ngày 1/7/2018. Nghị định 46/2016 của Chính phủ quy định: Các trường hợp điều khiển xe không có phù hiệu hoặc có nhưng đã hết hạn bị phạt 3 - 5 triệu đồng, tước quyền sử dụng GPLX 1 - 3 tháng.

Theo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Nghị định 86/2014 đã quy định rõ điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ôtô bao gồm 2 hình thức là kinh doanh vận tải thu tiền trực tiếp và kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp. Từ ngày 1/7/2018 , xe kinh doanh vận tải từ 3,5 tấn trở xuống phải lắp đặt thiết bị giám sát hành trình. Sau ngày này, trường hợp các doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh tham gia kinh doanh vận tải hàng hóa và người điều khiển xe ô tô kinh doanh vận tải hàng hóa có trọng tải dưới 3,5 tấn không thực hiện các quy định nêu trên sbị xử lý vi phạm hành chính theo [Nghị định số 46/2016](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Vi-pham-hanh-chinh/Nghi-dinh-46-2016-ND-CP-xu-phat-vi-pham-hanh-chinh-giao-thong-duong-bo-duong-sat-288330.aspx) của Chính phủ với mức xử phạt 3 - 5 triệu đồng.Những xe không kinh doanh vận tải không cần phải lắp đặt thiết bị giám sát hành trình. Cơ quan chức năng không xử phạt những xe của doanh nghiệp chỉ chở hàng hóa trong nội bộ doanh nghiệp vì những xe này không kinh doanh vận tải.

Theo thông tin từ Sở GTVT Hà Nội, đến nay đã có nhiều người dân đến xin lắp phù hiệu. Tuy nhiên, nhiều người chưa nắm được quy định làm thủ tục về thành phần hồ sơ như: Bản sao đăng ký, đăng kiểm xe phải còn thời hạn. Bên cạnh đó, thiết bị giám sát hành trình theo đúng quy định và phải truyền dữ liệu về Tổng cục Đường bộ VN, nếu không sẽ không được cấp phù hiệu.

Đáng chú ý là nhiều chủ phương tiện không kinh doanh vận tải chưa hiểu rõ quy định vẫn đến làm thủ tục. Trong khi đó, theo Khoản 1, Điều 50, Thông tư 63 của Bộ GTVT quy định đối với đơn vị kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp (vận chuyển hàng hóa nội bộ từ nhà đến kho) sử dụng phương tiện dưới 10 tấn và có số lượng dưới 5 xe thì không thuộc đối tượng phải cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, phù hiệu xe tải và gắn thiết bị giám sát hành trình. Việc gắn phù hiệu để kiểm soát chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải, phục vụ cho công tác tổ chức giao thông, phân luồng giao thông đối với các tuyến đường hạn chế phương tiện. Đồng thời, thiết bị giám sát hành trình sẽ giám sát phương tiện.

***3.2. Quy định về báo cáo tiêu thụ nhiên liệu của tàu biển Việt Nam***

Theo Thông tư số 40/2018/TT-BGTVT định về thu thập và báo cáo tiêu thụ nhiên liệu, có hiệu lực kể từ ngày 15/8/2018, Từ niên lịch 2019, chủ tàu phải thu thập và lập báo cáo dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của từng tàu trong mỗi niên lịch và gửi qua Cổng thông tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam (www.vr.org.vn) trước ngày 28 tháng 02 của năm kế tiếp, như sau:

a) Đối với các tàu có tổng dung tích từ 5000 trở lên tự hành bằng động cơ hoạt động tuyến quốc tế: ghi các thông tin theo Mẫu số 02 Phụ lục 2 ban hành kèm theo Thông tư này.

b) Đối với các tàu còn lại: ghi các thông tin theo Mẫu số 02 Phụ lục 2 ban hành kèm theo Thông tư này, ngoại trừ thông tin về khoảng cách hành trình, chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng và cấp đi băng.

Trường hợp thay đổi chủ tàu, chủ tàu hiện tại phải thu thập và lập báo cáo dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu tương ứng với phần niên lịch mà tàu vẫn thuộc sở hữu của chủ tàu đó theo mẫu nêu tại khoản 1 Điều này và gửi qua Cổng thông tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam (www.vr.org.vn) trước khi hoàn thành việc thay đổi chủ tàu.

Trường hợp tàu thay đổi đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài, chủ tàu hiện tại phải thu thập và lập báo cáo dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu tương ứng với phần niên lịch mà tàu còn mang cờ quốc tịch Việt Nam theo mẫu nêu tại khoản 1 Điều này và gửi qua Cổng thông tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam (www.vr.org.vn) trước khi hoàn thành việc thay đổi mang cờ quốc tịch nước ngoài.

Trường hợp tàu thay đổi đồng thời đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài và thay đổi chủ tàu, việc thu thập và lập báo cáo dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu thực hiện theo quy định tại khoản 3 Điều này.

Thông tư số 40/2018/TT-BGTVT gồm 4 chương, 15 điều quy định về thu thập và báo cáo tiêu thụ nhiên liệu của tàu biển Việt Nam, Thông tư không điều chỉnh đối với tàu biển chỉ phục vụ mục đích an ninh, quốc phòng. Thông tư áp dụng đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến việc thu thập và báo cáo tiêu thụ nhiên liệu của tàu biển Việt Nam.

Thông tư quy định về thu thập và báo cáo dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu; quản lý cơ sở dữ liệu và báo cáo dữ liệu và báo cáo dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu tới Bộ GTVT và tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO)…

 Cơ sở dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu phải được xử lý và lưu trữ từ các báo cáo dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu do các chủ tàu gửi cho Cục Đăng kiểm Việt Nam; có giao diện truy cập phù hợp để khai thác dữ liệu qua môi trường mạng internet; có khả năng kết xuất dữ liệu.

Thông tư yêu cầu thuyền trưởng phải có các trách nhiệm sau đây:

- Báo cáo chính xác dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu tới chủ tàu theo Kế hoạch thu thập dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu của tàu.

-  Lưu giữ trong thời gian ba (03) năm các tài liệu, bằng chứng về tiêu thụ nhiên liệu của tàu nêu tại khoản 1 Điều 8 Thông tư này để phục vụ công tác kiểm tra, kiểm soát của các cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

.