|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  Số: /TTr-BGTVT | |  | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày tháng năm 2014* |
| **TỜ TRÌNH** | | | |
| **Về việc phê duyệt đề án Đề án“Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp”**  Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ | | | |

*Căn cứ Nghị quyết số số 10-NQ/TW ngày 03 tháng 6 năm 2017 của Hội nghị Ban chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 5 khóa XII về phát triển kinh tế tư nhân trở thành một động lực quan trọng của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa,* *Nghị quyết 98/NQ-CP ngày 03 tháng 10 năm 2017 của Chính phủ ban hành chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 03 tháng 6 năm 2017 của Hội nghị Ban chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 5 khóa XII,* Chiến lược phát triển kinh tế xã hội Việt Nam giai đoạn 2011- 2020, Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 1210/QĐ- TTg ngày 24 tháng 7 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đồ án Tái cơ cấu ngành Giao thông vận tải phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững đến năm 2020 và Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10/2/2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng Đề án “Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp” (sau đây gọi tắt là Đề án).

Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ dự thảo Đề án với nội dung chủ yếu như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG ĐỀ ÁN**

Với vai trò là cầu nối hỗ trợ hoạt động thương mại, vận tải hiện đại cần phải đáp ứng những yêu cầu ngày càng phức tạp hơn của thị trường vận tải nội địa và quốc tế. Vận tải ngày nay không chỉ đơn thuần là việc chuyển dịch hàng hóa mà còn phải thực hiện được sự kết nối quá trình vận chuyển thành một chuỗi vận tải không gián đoạn nhằm làm cho quá trình vận chuyển hàng hóa an toàn hơn, nhanh chóng hơn, mức độ tin cậy cao hơn và hiệu quả cao hơn. Vận tải đa phương thức (VTĐPT) đang trở thành một phương thức vận tải phổ biến vì có thể đáp ứng được những đòi hỏi nói trên của thị trường vận tải hàng hóa.

Việc xây dựng thị trường vận tải cạnh trạnh trong đó chú trọng phát triển vận tải đa phương thức theo đúng hướng với sự kết hợp của các phương thức vận tải sẽ đóng góp quan trọng vào hoạt động thương mại và sản xuất cũng như nền kinh tế quốc dân: Giảm chi phí logisticsc, từ đó giảm chi phí hàng hóa và sản xuất; Khuyến khích thương mại quốc tế phát triển và tăng trưởng kinh tế; Mở rộng mạng lưới vận tải và đạt được hiệu quả kinh tế cao do khi sử dụng các phương thức vận tải có khả năng chuyên chở khối lượng hàng hóa lớn; Tăng khả năng cạnh tranh về giá thành, chất lượng; Giúp các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tiếp cận nhanh hơn với thị trường, đặc biệt là thị trường quốc tế thông qua mạng lưới vận tải kết nối; Tạo ra sự hợp tác giữa chính phủ và doanh nghiệp nhằm giảm thiểu những chứng từ không cần thiết.

Trong những năm qua, thực hiện chiến lược phát triển KT-XH của đất nước, chiến lược, các quy hoạch phát triển giao thông vận tải, chúng ta đã huy động nhiều nguồn lực để xây dựng, phát triển hệ thống giao thông vận tải đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển mọi mặt của đất nước.

Tuy nhiên hiện nay thị trường vận tải hiện nay còn tồn tại nhiều bất cập, thể hiện ở tình trạng đa phần doanh nghiệp vận tải nhỏ lẻ manh mún, tình trạng cạnh tranh thiếu lành mạnh khá phổ biến; chất lượng vận tải thấp do chưa nhiều nguyên nhân, trong đó có nguyên nhân từ việ thiếu khả năng tổ chức vận tải đa phương thức, tổ chức kết nối, liên doanh, liên kết giữa các doanh nghiệp….Từ đó dẫn đến việc doanh nghiệp vận tải hoạt động hiệu quả thấp, chi phí vận tải đối với nền kinh tế cao, giảm sức cạnh tranh của nền kinh tế.

*Thị trường vận tải nội địa:*Sự cạnh tranh giữa các phương thức vận tải có xu hướng rõ ràng do sự nỗ lực của từng chuyên ngành trong quá trình tái cơ cấu vận tải.Trong khi đó sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp vận tải trong từng chuyên ngành ngày càng trở lên quyết liệt, đặc biệt là đối với đường bộ, đường biển và đường thủy nội địa do số lượng doanh nghiệp tham gia thị trường cùng số lượng phương tiện vận tải rất lớn nhưng lại chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ

Vận tải đường bộ vẫn đóng vai trò chủ đạo với trên 70% thị phần tuy nhiên tình trạng chở quá tải đang diễn biến phức tạp cũng tạo ra lợi thế nhất định về cạnh tranh giá so với các phương thức khác.Vận tải đường sắt còn rất yếu kém, chiếm thị phần không đáng kể; vẫn còn sự độc quyền, chưa có sự tách bạch rõ ràng giữa quản lý nhà nước và kinh doanh vận tải; hạ tầng, thiết bị lạc hậu, thiếu kết nối; năng lực quản trị thấp, chưa liên kết tốt với các phương thức vận tải khác nên chưa thu hút được nguồn hàng. Vận tải đường biển chủ yếu đảm nhận trên hành lang Bắc Nam nhưng do tính mất cân đối hàng 2 chiều, thiếu sự đồng bộ liên kết tại các cảng biển, dịch vụ logisticschưa tốt nên cũng chưa thu hút được nguồn hàng hiệu quả. Vận tải thủy nội địa còn nhiều bất cập,hạn chế về tuyến luồng, về kết nối với các phương thức vận tải khác, năng lực tổ chức khai thác vận tải nhìn chung còn yếu, chất lượng vận tải chưa cao, chủ yếu mới đảm nhận vận tải hàng hóa giá trị thấp, tỷ trọng vận tải container còn thấp.

Nhìn chung các phương thức vận tải đường dài chưa phát huy được lợi thế về chi phí so với vận tải đường bộ.Vận tải đa phương thức chưa phát triển do sự liên kết giữa các doanh nghiệp còn yếu, dịch vụ logistics còn nhiều hạn chế. Chi phí vận tải cao do thị phần đảm nhận của vận tải đường bộ quá lớn, năng lực doanh nghiệp và tổ chức khai thác yếu kém; thiếu kết nối giữa các phương thức...

*Thị trường vận tải quốc tế:*Chủ yếu chỉ có sự tham gia của vận tải hàng không và vận tải biển với sự mở cửa thị trường doanh nghiệp nước ngoài. Vận tải đường bộ quốc tế chủ yếu là vận tải qua biên giới, cơ bản tuân theo các hiệp định riêng với các nước láng giềng nên ít có sự cạnh tranh. Vận tải đường thủy nội địa chủ yếu chỉ thực hiện với Campuchia và do các doanh nghiệp trong nước đảm nhận. Vận tải đường sắt chỉ khai thác với Trung Quốc dựa trên sự phối hợp giữa 2 nước.

Số lượng doanh nghiệp vận tải biển trong nước đủ năng lực tham gia vận tải quốc tế còn quá ít, sức cạnh tranh kém nên chỉ đảm nhận 10-12% thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển. Còn lại 90% do các doanh nghiệp nước ngoài với năng lực vượt trội đảm nhận. Sự cải thiện tình hình nhìn chung là rất khó khăn.Vận tải hàng không có tới 64 hãng hàng không nước ngoài tham gia nhưng chỉ có 3 doanh nghiệp trong nước nên thị phần đảm nhận ngày càng giảm. Các hãng hàng không trong nước năng lực còn hạn chế, chưa có các tàu bay chuyên dụng chở hàng, thị trường hoạt động còn nhỏ bé nên thiếu khả năng cạnh tranh.

Vận tải đa phương thức quốc tế chủ yếu do các doanh nghiệp logistics nước ngoài đảm nhận, các doanh nghiệp trong nước chỉ tham gia như một mắt xích đảm nhận thị trường trong nước. Chi phí vận tải quốc tế cao chủ yếu do hàng hóa vận tải biển phải trung chuyển ở cảng nước ngoài, do các chủ tàu nước ngoài áp đặt các khoản phí bất hợp lý; đồng thời do chi phí gom hàng trong nội địa cao. Điều này ảnh hưởng đến giá thành của hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam.

***Những nguyên nhân dẫn đến hạn chế của thị trường vận tải hiện nay:***

- Hệ thống VBQPPL về vận tải còn chưa hoàn chỉnh, cần bổ sung hoàn thiện. Các văn bản quy phạm pháp luật được ban hành có tính dự báo, chiến lược chưa tốt, tính định hướng chưa cao, nhiều văn bản khi áp dụng vào thực tế phải nhanh chóng thay thế, sửa đổi hoặc gặp nhiều khó khăn trong triển khai; tính hệ thống của các văn bản pháp luật chưa cao, chưa bao quát hết được các lĩnh vực, các nội dung dẫn đến tình trạng vừa thừa, vừa thiếu văn bản quy phạm pháp luật; công tác triển khai các quy hoạch, kế hoạch, đề án đã được phê duyệt vào thực tế còn gặp nhiều khó khăn vì thiếu các chế tài cần thiết để thực hiện.Công tác phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước các cấp, từ Trung ương đến địa phương còn nhiều hạn chế, nhiều chủ trương, chính sách của trung ương không được triển khai đồng bộ, hiệu quả, quyết liệt tại địa phương.

- Phát triển các phương thức vận tải chưa hợp lý, chưa phát huy hết tiềm năng, lợi thế của từng phương thức vận tải; xu hướng “đường bộ hóa” vẫn ngày càng rõ nét. Kết nối giữa các phương thức vận tải còn yếu dẫn đến tổ chức vận tải không hợp lý, chất lượng dịch vụ vận tải chưa cao, chưa phát triển được vận tải đa phương thức chi phí vận tải cao ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

- Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông (KCHTGT) dù đã được chú trọng đầu tư, nâng cấp, nhưng vẫn còn tồn tại nhiều yếu kém, thiếu đồng bộnhất là đối với vận tải đường sắt, hạ tầng logistics. Tồn tại nhiều nút thắt làm cản trở năng lực vận tải và khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải

- Các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải, nhìn chung có quy mô nhỏ bé, năng lực hạn chế, thiếu các doanh nghiệp có quy mô lớn, năng lực cao đủ sức cạnh tranh quốc tế.

- Ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến trong tổ chức quản lý và kinh doanh khai thac vận tải còn nhiều hạn chế, yếu kém.

**II. NỘI DUNG ĐỀ ÁN**

**2.1. QUAN ĐIỂM VÀ MỤC TIÊU**

**1)Quan điểm**

(a) Xây dựng thị trưởng vận tải theo hướng phát huy lợi thế của từng phương thức vận tải đồng thời tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải để phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics chất lượng cao;

(b) Tăng cường vai trò quản lý Nhà nước theo hướng tích cực tháo gỡ các khó khăn, rào cản, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh làm động lực khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia thị trường vận tải. Thực hiện phát triển thị trường vận tải gắn liền với đổi mới, hoàn thiện và nâng cao hiệu quả, hiệu lực thi hành của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và cơ chế chính sách quản lý phát triển vận tải. Phân định rõ phạm vi, vai trò, chức năng Nhà nước trong phát triển thị trường vận tải.

(c) Phát triển thị trường vận tải gắn liền với nâng cao năng lực hoạt động, hiệu quả sản xuất kinh doanh, sức cạnh tranh của doanh nghiệp theo cơ chế thị trường đảm bảo đáp ứng yêu cầu cầu phát triển nền kinh tế, tăng cường khả năng cạnh tranh và hợp tác quốc tế. Phát triển doanh nghiệp vận tải mũi nhọn, có năng lực cạnh tranh cao trong nước và quốc tế.

**2) Mục tiêu**

*Mục tiêu tổng quát*

Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh nhằm tạo môi trường vận tải cạnh tranh lành mạnh theo cơ chế thị trường, tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải đồng thời ứng dụng các công nghệ vận tải tiên tiến để tạo thuận lợi cho lưu thông hàng hóa, giảm chi phí logistics của nền kinh tế trong điều kiện hội nhập, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

*Mục tiêu cụ thể*

(a) Sửa đổi bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về vận tải nhằm tạo môi trường pháp lý đầy đủ, có hiệu lực cao; Bãi bỏ các rào cản, các quy định, điều kiện, thủ tục kinh doanh không cần thiết, bất hợp lý, mở rộng khả năng tham gia thị trường, tạo động lực cho phát triển thị trường vận tải cạnh tranh lành mạnh, công bằng.

(b) Phát triển hợp lý các phương thức vận tải gắn với các nhiệm vụ tái cơ cấu vận tải nhằm phát huy thế mạnh của từng phương thức vận tải, tăng cường kết nối giữa các phương thức để đáp ứng kịp thời, đầy đủ nhu cầu vận tải hàng hóa của nền kinh tế; nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí vận tải; bảo đảm trật tự an toàn giao thông; từng bước đưa Việt Nam trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa của khu vực.

(c) Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo chiến lược, quy hoạch đã được phê duyệt tạo điều kiện phát triển và nâng cao năng lực vận tải; đẩy nhanh tốc độ xây dựng mới các công trình nhằm giải quyết tình trạng “thắt cổ chai” của vận tải, các công trình có vai trò tăng cường khả năng kết nối các phương thức vận tải như cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa.

(d) Nâng cao năng lực hoạt động, hiệu quả sản xuất kinh doanh, sức cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải; hình thành các doanh nghiệp có quy mô lớn, đủ sức cạnh tranh quốc tế.

(đ) Áp dụng tiến bộ khoa học công nghệ trong vận tải nhằm nâng cao năng lực thông qua của hệ thống hạ tầng giao thông, tăng khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, giữa doanh nghiệp vận tải với nhau và với khách hàng; nâng cao năng lực và hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp để nâng chất lượng và giảm giá thành vận tải.

**2.2.NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU**

**1) Nhóm giải pháp hoàn thiện hệ thống VBQPPL**

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường vận tải cạnh tranh lành mạnh; thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải; đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là thủ tục hành chính trong lĩnh vực vận tải.

- Xây dựng, điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải đa phương thức, vận tải hàng hoá khối lượng lớn trên các hành lang chính phù hợp với thực tiễn phát triển.

- Xây dựng cơ chế chính sách xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải (cảng cạn, cảng biển, cảng thủy nội địa, trạm dừng nghỉ…).

- Tiếp tục rà soát, bổ sung hoàn thiện hệ thống pháp luật liên quan đến đầu tư xây dựng theo hình thức hợp tác công tư (PPP); sửa đổi, bổ sung, xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật liên quan đến tiêu chí đảm bảo điều kiện kết nối giữa các phương thức vận tải; hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động dịch vụ Logistics.

**2) Nhóm giải pháp về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông**

- Triển khai các dự án đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt quan trọng làm nền tảng cho tái cơ cấu vận tải đường sắt như: dự án nâng cấp hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam; tiếp tục đầu tư để đưa vào khai thác tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân; cải tạo nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội- Lạng Sơn; cải tạo, nâng cấp hoặc xây dựng mới các ga đầu mối hàng hóa tại Hà Nội, Hải Phòng (đường sắt kết nối vào khu bến Lạch Huyện)…

- Nghiên cứu phương án đầu mối đường sắt khu vực Hải Phòng: Hiện nay đường sắt vào thành phố Hải Phòng và các Cảng Vật Cách, Hoàng Diệu, Chùa Vẽ rất khó khăn, chủ trương di rời hai cảng ra khỏi thành phố sẽ là đầu mối cụt với đường sắt không thể đi đến tận cầu cảng làm giảm lượng hàng thông qua, tăng tác nghiệp chi phí đường ngắn và xếp dỡ.

- Giai đoạn 2018-2020, cần tập trung ưu tiên đầu tư các công trình KCHT trọng điểm của đường thủy nội địa kết nối với KCHT của các phương thức vận tải khác (đường bộ, đường biển, đường sắt).

+ Tập trung đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Bắc-Nam phía Đông; đầu tư hệ thống giao thông kết nối CHKQT Long Thành…

+ Nghiên cứu triển khai đầu tư xây dựng một số đoạn tuyến quan trọng thuộc đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam.

+ Ưu tiên nâng cấp, cải tạo KCHT phục vụ vận tải container đường sông và các dịch vụ logistics tại khu vực Hải Phòng, Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và Cần Thơ. Xem xét chủ trương đầu tư, xây dựng, nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (giai đoạn 2) bằng nguồn vốn ODA và xây dựng hệ thống quản lý hành trình giao thông tàu thuyền (VTMS).

+ Tập trung giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm tắc nghẽn trên các tuyến đường thuỷ nội địa huyết mạch như: tĩnh không cầu Đuống, cải tạo tĩnh không cầu Măng Thít; đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án xây dựng cảng container đầu mối khu vực Hà Nội (cảng Phù Đổng) để phát triển vận tải container từ khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh về Hà Nội.

+ Đầu tư nâng cấp CHKQT 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; Hoàn thành và sớm trình Chính phủ và Quốc hội phê duyệt các dự án khả thi: xây dựng CHKQT Long Thành.

**3) Nhóm giải pháp về giảm chi phí vận tải**

- Tiếp tục triển khai các giải pháp nhằm thực hiện có hiệu quả công tác tái cơ cấu vận tải**;**

a) Đường bộ

- Tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện trên các tuyến Quốc lộ. Tiếp tục duy trì hoạt động của các trạm cân, đặc biệt là các trạm cân tự động tại các trạm thu phí để chấm dứt tình trạng vận chuyển hàng hóa quá tải trọng như hiện nay.

- Hình thành và đưa vào vận tải các tuyến vận tải mẫu nhằm mục tiêu giảm thị phần vận tải đường bộ và giảm chi phí vận tải.

- Nghiên cứu các giải pháp và cơ chế nhằm thúc đẩy hoạt động của Sàn giao dịch vận tải hàng hóa, hạn chế xe chạy rỗng để tiết kiệm chi phí.

- Triển khai thực hiện theo kế hoạch, lộ trình để đến cuối năm 2018 thu phí không dừng tất cả các trạm trên QL1 và đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên, đến cuối năm 2019 triển khai trên toàn bộ hệ thống quốc lộ nhằm đẩy nhanh việc áp dụng thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng, qua đó tạo sự công khai, minh bạch trong thu phí;

b) Đường sắt:

- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các công ty vận tải đường sắt phải cơ cấu lại giá thành tiến tới giảm cước, có chính sách giá cước linh hoạt, trọn gói, ưu đãi hơn nhất là với những khách hàng truyền thống để nâng cao tính cạnh tranh với vận tải đường bộ.

- Tại các ga đầu mối vận chuyển hàng hóa kêu gọi các nhà đầu tư cùng hợp tác đầu tư nâng cấp kho, bãi hàng đủ tiêu chuẩn, đầu tư trang thiết bị xếp dỡ, phương tiện vận chuyển đường ngắn đế cung cấp dịch vụ dùng chung cho tất cả các doanh nghiệp vận tải và khách hàng.

c) Đường thuỷ nội địa

- Tiếp tục đẩy mạnh phát triển vận tải sông pha biển; đẩy mạnh phát triển vận tải container trên các tuyến sông pha biển thông qua việc nâng cấp, đầu tư trang thiết bị bốc xếp container tại các cảng thủy nội địa, phát triển phương tiện vận tải chuyên dụng;

- Nâng cấp, cải tạo, xây mới một số cảng chính quan trọng phục vụ phát triển kinh kế - xã hội tại các vùng kinh tế trọng điểm, các khu công nghiệp lớn, v.v... đồng thời từng bước nâng cấp, hiện đại hóa dây chuyền công nghệ, thiết bị bốc xếp để nâng cao năng lực hàng hóa thông qua cảng.

d) Đường biển

- Tập trung các nguồn lực và các giải pháp đồng bộ nhằm nâng cao hiệu quả khai thác và phát huy vai trò của các cảng cửa ngõ quốc tế Vũng Tàu (Cái Mép-Thị Vải) và Hải Phòng (Lạch Huyện) nhằm giảm chi phí vận tải biển, giảm chi phí logistics đối với hàng hoá xuất nhập khẩu.

+ Đối với cảng cửa ngõ quốc tế Vũng Tàu: triển khai đầu tư khu dịch vụ logistics Cái Mép Hạ; chú trọng đầu tư xây dựng hệ thống cảng cạn tại TP.HCM, Đồng Nai, Bình Dương gắn với đường thuỷ nội địa, nâng cấp các cảng thuỷ nội địa tại ĐBSCL đảm bảo điều kiện tiếp nhận container nhằm tạo điều kiện kết nối thuận lợi giữa cảng Cái Mép - Thị Vải và nguồn hàng hoá. Triển khai đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Biên Hoà- Vũng Tàu

+ Đối với cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng: triển khai đầu tư khu dịch vụ logistics sau cảng Lạch Huyện; phát triển các cảng cạn, cảng container thuỷ nội địa theo các hành lang vận tải khu vực phía Bắc đưa hàng hoá đến cảng bằng đường thuỷ nội địa. Có phương án cụ thể về đầu tư xây dựng tuyến đường sắt kết nối với cảng Hải Phòng tại Lạch Huyện và Đình Vũ.

- Về các giải pháp giảm chi phí tại cảng biển:

+ Tiếp tục giám sát, kiểm tra và có biện pháp phù hợp để các hãng tàu nước ngoài không thu các phụ cước bất hợp lý gây tăng phí logistics.

+ Tiếp tục rà soát khung giá dịch vụ đối với từng khu vực, doanh nghiệp nhằm đưa ra khung giá sát nhất với thực tiễn hoạt động, đầu tư của các doanh nghiệp.

+ Phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển như Hải quan; Kiểm dịch; Đăng kiểm; Kiểm định chất lượng…, để giảm thiểu thời gian thông quan cho doanh nghiệp, giảm thời gian chết của hàng hóa tại cảng biển và cảng cạn.

e) Hàng không

- Ưu tiên ng phát triển các kho hàng hóa, các bãi chứa container; phát triển hoàn chỉnh hệ thống kho vận tại các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất đáp ứng nhu cầu của dây chuyền logistics.

**4)Nhóm giải pháp tăng cường kết nối các phương thức vận tải,**

- Đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng cạn theo quy hoạch được duyệt làm đầu mối kết nối các phương thức vận tải kết hợp cung cấp các dịch vụ logistics. Ưu tiên đầu tư các cảng cạn kết nối với đường thủy nội địa ở khu vực phía Nam; các cảng cạn kết nối với đường thủy nội địa, đường sắt ở khu vực phía Bắc.

- Tăng cường kết nối dịch vụ vận tải đường sắt, đường thuỷ nội địa với các phương thức vận tải khác thông qua các giải pháp: xã hội hóa đầu tư mở rộng, nâng cấp hệ thống kho bãi, thiết bị xếp dỡ, đường giao thông tại các ga, cảng đầu mối; Xây dựng các phương án quy hoạch kết nối đường sắt vào các cảng biển đầu mối, đặc biệt giữa Thủ đô Hà Nội với cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, cảng biển Vũng Tàu (khu Cái Mép - Thị Vải), cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm các tuyến đường sắt đầu tư mới để triển khai thực hiện đầu tư ngay khi có điều kiện.

- Xây dựng và nâng cao hiệu quả hoạt động của sàn giao dịch vận tải của cả 5 chuyên ngành vận tải để tạo điều kiện kết nối giữa đơn vị vận tải và chủ hàng, tăng tính minh bạch của thị trường vận tải, nâng cao hiệu quả khai thác.

- Đẩy mạnh phát triển vận tải sông pha biển thành phương thức vận tải có chất lượng dịch vụ tốt, thuận tiện, giá thành hợp lý để nâng cao tính cạnh tranh, đảm nhận thị phần vận tải ngày càng cao trong vận tải nội địa, chủ yếu trên hành lang Bắc - Nam. Tổ chức khai thác tốt tuyến vận tải sông pha biển từ Quảng Ninh, Hải Phòng kết nối các tỉnh, thành khác trên cả nước.

- Tổ chức vận tải hàng hóa khoa học, nâng cao tỷ lệ hàng hai chiều, tăng hiệu quả kinh doanh; lấy quản lý đảm bảo an toàn giao thông và tổ chức cung cấp thông tin hiệu quả cho các đơn vị vận tải hàng hóa làm nội dung cơ bản trong công tác quản lý vận tải hàng hóa.

- Chú trọng đầu tư phương tiện chở container trên đường sắt, đường thuỷ nội địa và đường biển; nâng cao năng lực xếp dỡ container tại các đầu mối tập kết hàng hoá, đặc biệt là các khu vực trọng điểm sản xuất nông, lâm, hải sản.

- Phát triển hoàn chỉnh hệ thống kho vận tại các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất đáp ứng nhu cầu của dây chuyền logistics.

**5) Nhóm giải pháp tăng cường vận tải qua biên giới, phát triển vận tải đa phương thức quốc tế**

- Tiếp tục thực hiện các hiệp định song phương và đa phương về hàng không, hàng hải, đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, về tạo thuận lợi cho vận tải người và hàng hóa qua biên giới, vận tải liên quốc gia, vận tải đa phương thức trong khuôn khổ ASEAN. Thống nhất và sắp xếp các kế hoạch phát triển và kết nối ASEAN phù hợp với các sáng kiến, dự án và chương trình cấp độ quốc gia và tiểu vùng khác đang được thực hiện để góp phần giảm căng thẳng về nguồn lực, giảm chi phí, tiết kiệm thời gian và tăng khả năng điều phối.

- Tăng cường hợp tác tạo thuận lợi cho vận tải qua biên giới và vận tải liên quốc gia ASEAN, trước mắt tập trung phát triển vận tải giữa Việt Nam với các nước láng giềng Lào, Cam-pu-chia, Thái Lan và Mi-an-ma. Đẩy mạnh phát triển vận tải trên hành lang kinh tế Đông Tây và hành lang phía Nam. Tiếp tục tăng cường phối hợp với các nước láng giềng để mở các tuyến vận tải hành khách cố định, các tuyến du lịch qua biên giới.

- Tiếp tục sửa đổi, bổ sung các quy định về tạo thuận lợi vận tải và thương mại qua biên giới, thường xuyên phối hợp tổ chức kiểm tra việc tạo thuận lợi cho hàng hóa, người và phương tiện qua lại biên giới. Tổ chức lại hoạt động của các lực lượng chức năng, quy định thủ tục hành chính thống nhất tại cửa khẩu, đồng thời hỗ trợ khuyến khích doanh nghiệp đầu tư xây dựng các trung tâm trung chuyển hàng hóa, các kho thương mại chuyên ngành tại cửa khẩu biên giới.

- Điều chỉnh các quy định chưa hợp lý về phương tiện, người và hàng hóa qua biên giới, trong đó các quy định về số lượng xe được phép qua biên giới, địa điểm được phép vào sâu trong nội địa, khối lượng hàng hóa được chuyên chở... Tăng cường các thỏa thuận công nhận lẫn nhau về các điều kiện, quy định về kiểm tra hàng hóa, phương tiện và hành khách qua biên giới.

a) Đường bộ

Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới và hiện đại hóa các phương tiện vận tải đường bộ, đảm bảo tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường; nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ của các nước ASEAN để đảm bảo kết nối và hội nhập quốc tế.

Phát triển phương tiện vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, thân thiện môi trường; tăng cường quản lý, kiểm soát điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện cơ giới đường bộ khi tham gia giao thông.

b) Đường biển

Tăng cường năng lực cạnh tranh của đội tàu quốc gia: Tiếp tục duy trì vị thế chủ đạo trên thị trường vận tải biển nội địa; tăng năng lực và thị phần vận tải giữa Việt Nam với các quốc gia và vận tải quốc tế trong khu vực Đông Nam Á, Đông Bắc Á; từng bước mở rộng khai thác thị trường châu Âu, châu Mỹ, châu Phi, Nam Á; tham gia cung ứng dịch vụ trên các tuyến vận tải viễn dương và trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Ưu tiên phát triển năng lực vận tải đa phương thức trên các hành lang kết nối với các cảng biển trọng điểm; tập trung đẩy mạnh kết nối vận tải đa phương thức giữa các cảng biển khu vực Cái Mép - Thị Vải với thị trường Cam-pu-chia, các cảng khu vực Hải Phòng với Tây Nam Trung Quốc, các cảng khu vực miền Trung với Lào, Thái Lan và Mi-an-ma.

Nâng cao hệ thống hỗ trợ hàng hải và các biện pháp an ninh theo tiêu chuẩn quốc tế; tích cực ký kết/gia nhập các công ước quốc tế về hàng hải của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) và các tổ chức khác.

c) Hàng không

Nâng cao năng lực của các hãng hàng không trong nước đủ sức cạnh tranh tham gia thị trường hàng không thống nhất ASEAN, tiến tới tham gia có hiệu quả vào các thị trường hàng không liên khối rộng lớn hơn như ASEAN - EU, ASEAN - Trung Quốc, ASEAN - Ấn Độ, ASEAN - Hàn Quốc... Tiếp tục tăng cường sự tham gia của các hãng hàng không tư nhân, hàng không giá rẻ.

Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải hàng hóa và phát triển đội tàu bay chở hàng riêng của các hãng hàng không Việt Nam, khuyến khích các nhà đầu tư phát triển cảng hàng không trung chuyển hàng hóa quốc tế tại Chu Lai.

Củng cố, tăng cường chất lượng cơ sở vật chất, trang thiết bị; kiểm tra rà soát quy trình vận hành; chấn chỉnh kỷ luật, nâng cao trách nhiệm trong công tác quản lý, điều hành bay bảo đảm tuyệt đối an ninh, an toàn cho hoạt động bay.

d) Đường thủy nội địa

Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới và hiện đại đội tàu vận tải đường thủy bao gồm tàu kéo, đẩy, tàu tự hành có công suất lớn, tàu chở công-ten-nơ và phương tiện thủy chở khách hiện đại tốc độ cao; nâng cao chất lượng dịch vụ hỗ trợ vận tải thủy trên luồng tuyến (phao tiêu, biển báo, thông báo luồng) cũng như tại các cảng, bến thủy (vùng nước neo đậu, thủ tục phương tiện ra, vào cảng, bến).

Tăng cường cơ sở vật chất, trang thiết bị bốc xếp và hệ thống kho bãi đáp ứng yêu cầu của vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics.

Tiếp tục sửa đổi, bổ sung các quy định tại Hiệp định Vận tải thủy Việt Nam - Cam-pu-chia theo hướng tăng tuyến quá cảnh đi qua sông Tiền, sông Hậu. Cải thiện thủ tục hành chính tại cửa khẩu để tạo điều kiện cho doanh nghiệp.

đ) Đường sắt

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách, hàng hóa tại các ga liên vận, tạo điều kiện thuận lợi cho dịch vụ vận tải hành khách, hàng hóa liên vận phát triển; đẩy mạnh du lịch bằng đường sắt, kết nối dịch vụ du lịch đường sắt với du lịch đường bộ, hàng không, hàng hải; hình thành các đoàn tầu du lịch có chất lượng dịch vụ cao; tăng cường phối hợp với các Bộ, ngành để tạo điều kiện thuận lợi về thủ tục hải quan, xuất nhập cảnh cho hành khách.

e) Vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics

Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải đa phương thức quốc tế và kết nối đa phương thức trong vận tải nội địa; nhanh chóng hoàn thành quy hoạch mạng lưới trung tâm phân phối nhiều cấp (trung tâm logistics, cảng cạn, kho, bãi hàng hóa) và các tuyến vận tải thu, gom hàng hóa trong các đô thị lớn và các vùng kinh tế trọng điểm.

Tạo điều kiện thuận lợi để khuyến khích thành lập một số doanh nghiệp vận tải đa phương thức có quy mô lớn, có khả năng thực hiện các chuỗi vận tải hoàn chỉnh đường bộ “đường sắt - đường biển hoặc đường bộ - đường thủy - đường biển, đường bộ - đường hàng không; tăng cường kết nối dịch vụ vận tải giữa các phương thức thông qua việc kết nối hoạt động phân phối dịch vụ; bảo đảm khả năng cung ứng chuỗi dịch vụ vận tải hàng hóa nội địa - quốc tế với giá thành hợp lý, chất lượng cao; đẩy mạnh đầu tư phát triển dịch vụ vận tải, hỗ trợ vận tải ở nước ngoài.

Đảm bảo chất lượng, giảm giá thành vận tải, sử dụng năng lượng tiết kiệm hiệu quả và thân thiện với môi trường, đẩy mạnh các loại hình vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và giao thông công cộng kết nối liên tỉnh, liên quốc gia để kịp thời đáp ứng đầy đủ nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách nội địa và khu vực.

Tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư phát triển dịch vụ logistics quốc tế, cung cấp dịch vụ trọn gói ba bên, bốn bên, đẩy mạnh ứng dụng thương mại điện tử và mô hình quản trị chuỗi cung ứng hiện đại.

**6) Nhóm giải pháp khoa học công nghệ, hợp tác quốc tế**

- 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. Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về hoạt động vận tải của các phương thức, thống kê số liệu vận tải; các phần mềm quản lý hoạt động vận tải, quản lý phương tiện, quản lý hoạt động của các Sàn Giao dịch vận tải..., đảm bảo đồng bộ thống nhất, kết nối giữa các cơ quan quản lý nhà nước với các đơn vị kinh doanh vận tải trong toàn quốc.

- Đổi mới phương tiện vận tải nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường.

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức kinh tế kỹ thuật chuyên ngành trong lĩnh vực vận tải.

*a) Đường bộ*

- Hoàn thiện hệ thống thông tin phục vụ công tác quản lý vận tải đường bộ, các đối tượng khách hàng. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý, khai thác hệ thống trung tâm điều hành vận tải, trạm dừng nghỉ, kiểm soát tải trọng xe, hệ thống giao thông thông minh, trung tâm đào tạo, sát hạch lái xe, triển khai đồng bộ thiết bị kiểm soát hành trình.

- Áp dụng công nghệ RFID để triển khai đồng bộ hệ thống thu phí không dừng trên toàn quốc trước năm 2020; sau năm 2020 sẽ thu phí tự động hoàn toàn tại tất cả trạm BOT. Nghiên cứu quy chuẩn, tiêu chuẩn vé điện tử được sử dụng chung trong hoạt động vận tải hành khách.

*b) Đường sắt*

- Ứng dụng khoa học - công nghệ trong tổ chức điều hành vận tải, tăng năng lực thông qua và an toàn trên các tuyến cho cả tàu khách và tàu hàng, đặc biệt là tuyến Hà Nội - TP Hồ Chí Minh; quản lý khai thác các tuyến đường sắt đô thị ở Hà Nội và TP Hồ Chí Minh.

- Hoàn thiện, mở rộng hệ thống bán vé điện tử và dịch vụ thông tin khách hàng trên tất cả các tuyến đường sắt.

- Nghiên cứu đổi mới công nghệ khai thác đầu máy, toa xe và trang thiết bị xếp dỡ, hiện đại hóa công tác tổ chức chạy tàu.

*c) Đường thủy nội địa*

- Nghiên cứu ứng dụng các công nghệ tiên tiến nhằm nâng cao tốc độ chạy tàu, nâng cao năng lực xếp dỡ; phát triển và nâng cao năng lực vận tải sông pha biển, vận tải container, vận tải hàng siêu trường, siêu trọng.

- Áp dụng các tiến bộ kỹ thuật trong công tác quản lý, cải tiến trang thiết bị báo hiệu đường thủy; Nghiên cứu triển khai lắp đặt thiết bị giám sát hành trình (AIS) và trang bị thiết bị VHF trên phương tiện thủy nội địa.

*d) Đường biển*

- Ứng dụng và từng bước làm chủ công nghệ tiên tiến trong khai thác cảng biển, vận tải biển và dịch vụ hàng hải như: tự động nhận dạng công-te-nơ, ứng dụng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử hàng hải nhằm đáp ứng nhu cầu hội nhập quốc tế.

- Nghiên cứu, ứng dụng công nghệ tiên tiến trong khai thác luồng hàng hải, hiện đại hóa hệ thống báo hiệu hàng hải; hệ thống các đài thông tin duyên hải Việt Nam; phát triển các hệ thống thông tin hỗ trợ hàng hải, quản lý và theo dõi tàu thuyền hoạt động trên biển; hiện đại hóa hệ thống công nghệ thông tin ngành hàng hải.

- Nghiên cứu, ứng dụng công nghệ tiên tiến, thiết lập hệ thống các trạm quan trắc thủy hải văn tự động phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải tại các khu vực có mật độ lớn tàu thuyền và chế độ thủy hải văn phức tạp.

*đ) Hàng không*

- Tiếp tục hiện đại hóa công nghệ trong các lĩnh vực hoạt động thương mại, kỹ thuật khai thác và quản lý như công nghệ tự động hóa, số hóa, công nghệ dẫn đường, giám sát và quản lý không lưu thông qua vệ tinh.

- Đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng khoa học - công nghệ, áp dụng công nghệ thông tin trong quá trình khai thác phương tiện, cơ sở hạ tầng và trang thiết bị cho các cảng hàng không; các khâu đặt chỗ, bán vé, làm thủ tục hàng không; làm chủ công nghệ quản lý, khai thác các tàu bay thế hệ mới; thực hiện tự do hóa vận tải hàng không theo lộ trình khu vực và toàn cầu.

**2.3.TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

**1) Bộ Giao thông vận tải**

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương triển khai thực hiện Đề án này; nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách huy động nguồn lực đảm bảo thực hiện Đề án có hiệu quả.

- Xây dựng Kế hoạch hành động, giao nhiệm vụ cụ thể cho các cơ quan, đơn vị trực thuộc và địa phương triển khai thực hiện;

- Kiểm tra, đôn đốc, giám sát việc thực hiện sau khi Đề án được phê duyệt.

- Chỉ đạo xây dựng, phê duyệt, kiểm tra, đôn đốc, giám sát việc thực hiện các đề án có liên quan.

- Tổng hợp, đánh giá tình hình thực hiện hàng năm, báo cáo Thủ tướng Chính phủ; đề xuất sửa đổi, bổ sung Đề án khi cần thiết.

**2) Bộ Xây dựng**

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Khoa học và công nghệ trong công tác sửa đổi, bổ sung, xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật liên quan đến tiêu chí đảm bảo điều kiện kết nối giữa các phương thức vận tải.

- Phối hợp với các địa phương và Bộ Giao thông vận tải trong việc rà soát, di chuyển các kết cấu hạ tầng ra ngoài trung tâm đô thị như ga đường sắt, bến xe hàng, cảng biển.

**3) Bộ Kế hoạch và đầu tư**

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành, địa phương nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách thu hút vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế ngoài nhà nước cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và hoạt động khai thác vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức; nghiên cứu cơ chế, chính sách phát triển các hình thức đầu tư có sự tham gia của nhà nước và tư nhân (PPP/PPC).

**4) Bộ Tài chính**

- Tham mưu đảm bảo các chính sách tài chính cho việc thực hiện Đề án này.

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan rà soát sửa đổi, bổ sung chính sách thuế, phí, hỗ trợ tài chính theo hướng tạo thuận lợi cho phát triển vận tải đa phương thứcvà dịch vụ logistics, đặc biệt là các quy định liên quan đến thu và quản lý, sử dụng phí sử dụng đường bộ.

**5) Bộ Khoa học và công nghệ**

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức nghiên cứu, thử nghiệm các công nghệ mới sử dụng trong lĩnh vực vận tải; tiếp tục ban hành tiêu chuẩn về sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả đối với phương tiện vận tải.

- Chủ trì và phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các Bộ ngành có liên quan rà soát, điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách có liên quan tới tăng cường năng lực nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao khoa học công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, xã hội hóa nguồn lực cho phát triển khoa học, công nghệ, hỗ trợ ngành giao thông vận tải thực hiện Đề án này.

**6) Bộ Công thương**

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động dịch vụ Logistics.

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Thông tin và Truyền thông trong việc hỗ trợ pháp lý về thương mại điện tử để hình thành các sàn giao dịch vận tải hàng hoá.

**7) Bộ Tài nguyên và môi trường**

- Phối hợp với Giao thông vận tải, các địa phương rà soát, đề xuất các chính sách liên quan đến đất đai, tài nguyên, bảo vệ môi trường theo hướng tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải đa phương thức, hoạt động logistics.

**8) Bộ Thông tin và Truyền thông:**

- Phối hợp Bộ Giao thông vận tải, các địa phương chỉ đạo, hướng dẫn các cơ quan thông tấn, báo chí, phát thanh, truyền hình của Trung ương và các địa phương tuyên truyền chủ trương về thực hiện Đề án này.

**9) Các địa phương**

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ Đề án này rà soát xây dựng kế hoạch triển khai.

- Nghiên cứu cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư kết cấu hạ tầng phù hợp với tiềm năng, lợi thế và nhu cầu của địa phương; các cơ chế, chính sách ưu tiên, hỗ trợ phát triển vận tải hàng hóa, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics trên địa bàn.

- Chủ trì, phối hợp Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông vận tải và các doanh nghiệp lập kế hoạch cụ thể và các giải pháp đồng bộ nhằm xây dựng, mở rộng, di dời một số kết cấu hạ tầng giao thông đầu mối như các cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, bến xe hàng, ga đường sắt quốc gia, bến cảng biển; ưu tiên bố trí quỹ đất phục vụ nhu cầu phát triển cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, bến xe hàng..., quỹ đất cho phát triển dịch vụ Logistics.

Trên đây là nội dung chính của Đề án “Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp”, Bộ Giao thông vận tải kính đề nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận***:   * Như trên; * Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo); * Văn phòng Chính phủ; * Các Bộ: KHĐT, TC, QP, CA, CT, TN&MT, VHTTDL; * UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW; * Các Thứ trưởng Bộ GTVT; * Các Cục, các Vụ thuộc Bộ GTVT; * Lưu VT, TT Dự báo (3bản). | **BỘ TRƯỞNG**  **Nguyễn Văn Thể** |