

Số: 007/CV VSB

TP. HCM, ngày 17 tháng 06 năm 2025

V/v: Cung cấp thông tin về bất cập, vướng
mắc của các quy định liên quan đến hoạt
động đầu tư, kinh doanh của doanh nghiệp

Kính gửi: - **BAN PHÁP CHẾ VCCI**

Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ Hàng hải Việt Nam (Hiệp hội VISABA) xin gửi đến
quý Cơ quan lời chào trân trọng và lời cảm ơn đối với yêu cầu cung cấp các thông tin về những
bất cập, vướng mắc của các quy định liên quan đến hoạt động đầu tư, kinh doanh của doanh
nghiệp.

Để góp phần nâng cao năng lực, hiệu quả về quản lý nhà nước, hoàn thiện hệ thống pháp
luật, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp trên tinh thần Nghị
quyết 68-NQ/TW về phát triển kinh tế tư nhân và Nghị quyết 66/NQ-CP về Chương trình cắt
giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, thay mặt tiếng nói của các doanh nghiệp Hội viên, Hiệp
hội xin có một số ý kiến đóng góp như bảng đính kèm:

STT	Vấn đề kiến nghị	Đề xuất Cơ quan tiếp nhận kiến nghị
1	Thủ tục Hải quan: V/v xử lý hàng hóa tồn đọng tại cảng	Bộ Tài Chính/Tổng Cục Hải quan
2	Thủ tục Hải quan: Tờ khai Hải quan	Bộ Tài Chính/Tổng Cục Hải quan
3	Thủ tục Hải quan: Tờ khai Hải quan đối với hàng trung chuyển – quá cảnh - hàng chuyển tải Campuchia	Bộ Tài Chính/Tổng Cục Hải quan
4	Thủ tục Hải quan: V/v kiểm soát tình trạng Shipline và các quy định về Shipline	Bộ Tài Chính/Tổng Cục Hải quan
5	Phí hạ tầng cảng biển	Bộ Tài chính/ UBND TP.HCM
6	Quy hoạch, quy định về vị trí đỗ thái và thủ tục cấp các chứng nhận báo cáo đánh giá tác động môi trường (ĐTM)	Bộ Nông nghiệp và Môi trường
7	Nạo vét duy tu luồng lạch (Đối với luồng Kênh Hà Nam – Hải Phòng và luồng Cái Mép – Thị Vải – BR-VT)	Bộ Xây Dựng/ Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
8	Thủ tục cấp phép cho tàu lớn ra vào cảng	Bộ Xây Dựng/ Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
9	Quy định tàu 92m	Bộ Xây Dựng
10	Cấp giấy phép đóng sà lan, phương tiện thủy nội địa	Bộ Xây Dựng/Cục Đăng kiểm Việt Nam
11	Hướng dẫn thực hiện quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa	Bộ Xây Dựng/Cục Đăng kiểm Việt Nam
12	Bổ sung các Quy chuẩn (QCVN) và Tiêu chuẩn (TCVN) cho Tàu và Sà lan điện (sử dụng động cơ điện thay vì động cơ diesel lai truyền thống)	Bộ Xây Dựng/Cục Đăng kiểm Việt Nam
13	Quy định về công tác Phòng cháy chữa cháy	Bộ Công An
14	Sửa đổi Nghị định 168/2024/NĐ-CP	Bộ Công An
15	Thời gian chờ đợi để được cấp "Thông báo kết quả kiểm tra nhà nước về chất lượng thức ăn chăn nuôi nhập khẩu" còn quá dài	Bộ Nông nghiệp và Môi trường/ Cục Chăn nuôi và Thú y
16	Yêu cầu về tiêu chí chất lượng, tên hàng trên các chứng từ chưa thống nhất	Bộ Nông nghiệp và Môi trường/ Cục Chăn nuôi và Thú y
17	Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật (Phytosanitary Certificate) được sử dụng chưa phù hợp	Bộ Nông nghiệp và Môi trường/ Cục Trồng trọt và Bảo vệ thực vật

Hiệp hội rất mong tiếp tục nhận được sự lắng nghe, quan tâm và hỗ trợ của quý Cơ quan để cùng nhau, chúng ta tiếp tục xây dựng cơ chế một cửa quốc gia và các quy định pháp luật liên quan, không ngừng hoàn thiện hành lang pháp lý, hỗ trợ, thúc đẩy sự phát triển của các doanh nghiệp.

Hiệp hội xin chân thành cảm ơn và trân trọng kính chào.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu VT.

**HIỆP HỘI ĐẠI LÝ, MÔI GIỚI VÀ
DỊCH VỤ HÀNG HẢI VIỆT NAM
PHÓ TỔNG THƯ KÝ**



NHỮ ĐÌNH THIÊN

BẢNG TỔNG HỢP KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC VÀ KIẾN NGHỊ

Đơn vị góp ý: Hiệp hội VISABA

Phương thức góp ý: Gửi kèm văn bản trả lời theo đường Công Văn hoặc qua Email: xdphapluat@vcci.com.vn

STT	Vấn đề kiến nghị	Phân tích, đánh giá khó khăn, vướng mắc	Kiến nghị, đề xuất
1	Thủ tục Hải quan: V/v xử lý hàng hóa tồn đọng tại cảng	<u>Thực trạng:</u> 1. CQBN thiếu kinh phí xử lý các loại container tồn đọng, đặc biệt là hàng lạnh, áp lực chi phí lên doanh nghiệp cảng và doanh nghiệp xuất nhập khẩu: ➢ Đối với doanh nghiệp khai thác cảng: Các cảng phải chi trả trước các khoản chi phí thuê đất, lưu kho bãi, điện, xử lý ô nhiễm môi trường... cho các container tồn đọng: • Chi phí lưu bãi trung bình 01 container 20' và 40': 0.5 và 1.0 USD/ngày • Chi phí điện cho container lạnh: 0.64 USD/giờ • Chi phí phát sinh khi vận chuyển từ cảng đi nơi khác để đảm bảo khả năng tiếp nhận hàng hóa xuất nhập khẩu: 100 – 150 USD/container. Ngoài ra, đối với trường hợp hàng hóa tồn đọng sau xử lý được công nhận sở hữu toàn dân, cảng không thu lại được khoản phí nào từ cơ quan quản lý. Và vì kho bãi bị chiếm dụng, các cảng gặp khó khăn trong việc di chuyển, khai thác hàng hóa trong cảng và không thể tiếp nhận thêm hàng hóa ở mức tối ưu công suất bãi. ➢ Đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu: Chi phí cho thủ tục tiêu hủy: • Chi phí tiêu hủy 1 container khô: 60 – 80 triệu VND • Chi phí tiêu hủy với 1 container lạnh không hư hỏng hàng: 115 – 120 triệu VND và với 1 container hư hỏng hàng hóa: 135 – 150 triệu VND • Chi phí tiêu hủy 1 container hàng phế liệu: 70 triệu VND	<u>Bộ Tài Chính/Tổng Cục Hải quan:</u> 1. Theo quy định hiện tại, Hải quan sử dụng ngân sách để đại diện xử lý hàng tồn đọng. Tuy nhiên, trong trường hợp Hải quan không được phân bổ ngân sách cố định cho việc này (bao gồm chi phí tiêu hủy hoặc các chi phí khác), cần có văn bản quy phạm mới, hướng dẫn và phân nhiệm cụ thể trách nhiệm của Hãng tàu, Chủ hàng và các bên liên quan. Cho đến hiện tại, Cảng biển vẫn đang là bên duy nhất gánh chịu toàn bộ các thiệt hại gia tăng tương ứng với thời gian tồn đọng của hàng hóa, đặc biệt là hàng lạnh hết giá trị thương mại, phát sinh nghiêm trọng các vấn đề môi trường. 2. Cần theo dõi và có chế tài phù hợp với Hãng tàu - Nhà vận chuyển vì hiện nay chưa có chế tài thể hiện trách nhiệm tương xứng của Hãng tàu, Nhà vận chuyển với các rủi ro về chi phí xử lý hàng hóa tồn đọng hoặc đang gây sức ép để buộc các Cảng biển phải chịu chia sẻ chi phí này. 3. Đề nghị giao cho cảng làm trưởng ban thanh lý hàng tồn đọng và các cơ quan: hải quan, thuế, môi

		2. Hàng tồn kéo dài do thiếu hướng dẫn xử lý rõ ràng từ phía CQC: Trường hợp thực tế: Container được chuyển từ Cảng Nam Hải Đình Vũ thuộc Hải quan khu vực (HQKV) 3 sang Cảng Nam Đình Vũ do HQKV2 giám sát. Chủ hàng đã có Công văn từ bỏ hàng hóa tuy nhiên hiện hãng tàu không thể liên hệ được với chủ hàng (dù Mã số thuế (MST) vẫn đang hoạt động nhưng người đại diện hiện không còn tại địa phương). Hãng tàu đã gửi Công văn xin tiêu hủy tới HQKV2 nhưng chưa được phúc đáp và tiếp tục gửi Công văn tới Cục Hải quan Tp.Hải Phòng và được phúc đáp chuyển hồ sơ về HQKV3 xử lý, tuy nhiên đến nay Hãng tàu vẫn chưa nhận được phản hồi của HQKV3. Hải quan đang giải thích với Cảng rằng: Hàng hóa đang có tờ khai "treo" trên hệ thống Hải quan nên để xử lý được container hàng này Hãng tàu cần liên hệ được chủ hàng để hủy tờ khai hoặc phải xác nhận MST của chủ hàng này không còn hoạt động kinh doanh. Nội dung này không được quy định trong văn bản quy phạm liên quan, nhưng vẫn đang là cơ sở để Hải quan trả lời (không chính thức) với doanh nghiệp Cảng.	trường...là thành viên để chủ động giải quyết dứt điểm việc này. 4. Xem xét lại việc viện dẫn các yêu cầu không có cơ sở như "hủy tờ khai treo" hoặc Doanh nghiệp chủ hàng phải "dừng hoạt động mã số thuế" mới có cơ sở xử lý Hàng hóa tồn đọng.
2	Thủ tục Hải quan: Tờ khai Hải quan	Điều 32. Mục 2. Chương IV về Thủ tục hành chính đối với phương tiện vận tải nhập cảnh, xuất cảnh quá cảnh quy định: Việc trao đổi thông tin và thực hiện thủ tục đối với tàu thuyền nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh, đến, rời cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng dầu khí ngoài khơi và hoạt động trong vùng biển Việt Nam được thực hiện thông qua Cổng thông tin một cửa Quốc gia. Thực tế: Từ năm 2018 đến nay, việc khai báo E-Manifest cho hàng hóa nhập cảnh, xuất cảnh qua tất cả các cửa khẩu trên tuyến Việt Nam - Campuchia theo Nghị định số 59/2018/NĐ-CP cho phương tiện thủy nội địa vẫn chưa được thực hiện trên hệ thống một cửa Quốc gia. Thay vào đó, các lô hàng này khi nhập cảnh sẽ được khai báo bằng tờ khai Vận chuyển độc lập trên hệ thống VNACCS – VCIS từ cửa khẩu đến các cảng Việt Nam.	<u>Bộ Tài Chính/Tổng Cục Hải quan:</u> Để dữ liệu các lô hàng nhập cảnh, quá cảnh trên các Phương tiện thủy nội địa được kết nối thông suốt từ khi làm thủ tục ở biên giới đến cảng dỡ (tương tự như Tàu biển cập vào hệ thống các cảng biển hiện nay), kính đề xuất Quý Bộ Cục nhanh chóng bổ sung module khai báo hải quan một cửa để doanh nghiệp và cơ quan Hải quan tại các đầu bến xử lý thông tin, thông quan nhanh chóng.
3	Thủ tục Hải quan: Tờ khai Hải quan đối với hàng trung chuyển – quá cảnh	Hàng trung chuyển: Đối với trường hợp Nhập ở 1 Cảng và xuất ở 1 Cảng khác - và khách hàng đang phải mở thêm một tờ khai vận chuyển độc lập trên công dịch vụ công và kẹp chỉ Hải quan, vận chuyển hàng sang Cảng xuất – Hải quan Cảng xuất kiểm tra chì, xác nhận tờ khai. Thủ tục này mất nhiều thời gian và nguồn lực.	<u>Bộ Tài Chính/Tổng Cục Hải quan:</u> 1. Cho phép trường hợp nhập 1 Cảng, xuất 1 Cảng khác được thực hiện thủ tục tương tự trường hợp Nhập/Xuất cùng Cảng.

		Hàng quá cảnh: Hải quan đang yêu cầu cung cấp đủ 8 số của mã HS Code khi khai báo hàng quá cảnh, gây khó khăn cho doanh nghiệp khai báo thủ tục Hải quan vì có một số trường hợp khách hàng ở nước ngoài chỉ cung cấp mã HS 4 số. Ngoài ra, Hải quan khu vực yêu cầu mở container kiểm tra hàng quá cảnh/chuyển tải. Điều này gây phiền phức cho chủ hàng, làm tăng thời gian lưu tại cảng chuyển tải và làm giảm lợi thế cạnh tranh cho các cảng khu vực Cái Mép so với các cảng nước bạn	2. Chỉ thực hiện 01 thủ tục khai trên cổng dịch vụ công. 3. Cung cấp mã HS 4 số cho các mặt hàng quá cảnh/trung chuyển đi Campuchia. 4. Xem xét bỏ việc yêu cầu mở container, cần thiết, có thể scan nguyên container.
4	Thủ tục Hải quan: V/v kiểm soát tình trạng Shipline và các quy định về Shipline	<u>Hiện trạng:</u> 1. Tình trạng bãi container vốn có chức năng kinh doanh kho bãi thông thường (depot), không phải Cảng cạn (ICD) và hãng tàu cùng thực hiện shipline (giao/nhận container trực tiếp tại tàu) không hạ về cảng địa điểm kiểm tra giám sát hải quan) trước khi xếp lên tàu, được thực hiện khá nhiều, khó kiểm soát. Việc này đã kéo dài nhiều năm. Các doanh nghiệp cảng biển đã nhiều lần kiến nghị với cơ quan liên quan nhưng chưa có giải pháp dứt điểm. 2. Công văn 2040/HQHP-GSQL của Cục Hải quan TP Hải Phòng ngày 26/02/2021 về việc quản lý, giám sát hải quan đối với hàng hóa đưa vào, lưu giữ, đưa ra địa điểm kiểm tra tập trung (KTTT) tuy đã tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp, hoàn thiện hệ thống công nghệ thông tin trong hoạt động hải quan nhưng mặt khác đã vô tình tạo điều kiện cho hoạt động shipline ngày càng phát triển vì dựa trên Công văn này, các địa điểm KTTT tại các bãi bên ngoài cảng không cần phải làm Tờ khai vận chuyển độc lập. 3. Các quy định về giá dịch vụ Cảng biển vẫn đang có khung biểu giá cho tác nghiệp tàu/sà lan - ô tô. <u>Hậu quả:</u> Hàng loạt các rủi ro mà doanh nghiệp Cảng phải gánh chịu: • Mất kiểm soát luồng container tại cảng • Tắc nghẽn giao thông nội cảng & tại cổng • Giảm năng suất xếp dỡ và hiệu quả vận hành cảng • Gia tăng rủi ro an toàn – an ninh, gian lận hàng hóa, thủ tục • Làm suy yếu vai trò điều phối trung tâm của cảng • Không ứng dụng được công nghệ thông tin trong quản lý	<u>Bộ Tài Chính/Tổng Cục Hải quan:</u> 1. Đưa toàn bộ hàng hóa xuất tàu tập trung vào cảng – địa điểm kiểm tra giám sát của Hải quan theo đúng chức năng. 2. Chấm dứt hoạt động tự phát, mất kiểm soát của các bãi container, hoạt động không đúng chức năng. 3. Sửa đổi nội dung liên quan đến Công văn 2040/HQHP-GSQL: bỏ nội dung không yêu cầu phải thực hiện tờ khai vận chuyển độc lập với hàng nhập xuất thẳng từ kho bãi bên ngoài tới cầu cảng. 4. Bỏ biểu giá tác nghiệp tàu/sà lan ⇔ ô tô.

		- Ảnh hưởng đến quy hoạch bến bãi và đầu tư - Lãng phí nguồn lực cảng và phát sinh chi phí logistics	
5	Phí hạ tầng cảng biển	Từ ngày 01/4/2022, TP.HCM đã áp dụng thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn thành phố. Việc thu phí này có nhiều điểm bất cập, cụ thể: - Việc quy định mức thu phí chênh lệch giữa việc mở tờ khai tại TP.HCM và ngoài TP.HCM tạo nên sự phân biệt đối xử và gây khó khăn cho các doanh nghiệp và công tác quản lý tại các tỉnh lân cận; chưa hướng tới khuyến khích đẩy mạnh phát triển lĩnh vực thủy nội địa để giảm tải gánh nặng cho các hạ tầng khác của Thành phố. - Việc thu phí đối với hàng hóa được vận chuyển bằng phương tiện đường thủy nội địa là không đúng đối tượng, vì hàng hóa được vận tải bằng phương tiện đường thủy nội địa không sử dụng hạ tầng của địa phương kết nối đến cảng biển. Điều này gây ra gánh nặng chi phí không cần thiết cho doanh nghiệp vận tải đường thủy, tăng chi phí logistics, không phù hợp với xu hướng khuyến khích phát triển vận tải thủy của quốc gia, hướng tới góp phần giảm khí thải carbon vào môi trường theo cam kết của Chính phủ từ Hội nghị COP26. TP.HCM đã sáp nhập với tỉnh Bình Dương và Bà Rịa – Vũng Tàu, theo đó, phạm vi áp dụng chính sách trên sẽ mở rộng, nhưng ngược lại các Cảng và ICD thuộc khu vực vẫn sẽ không có lợi thế khi so sánh với các Cảng và ICD ngoài TP. HCM.	<u>Bộ Tài chính/UBND TP.HCM:</u> Nhằm tạo cơ chế bình đẳng giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, hỗ trợ các Cảng và ICD khu vực TP.Hồ Chí Minh/Bình Dương có cơ hội gia tăng nguồn hàng từ các tỉnh với tuyến Cái Mép – Thị Vải, Hiệp hội đề xuất: - Thành phố xem xét miễn hoặc giảm phí hạ tầng cảng biển ở mức phù hợp để các doanh nghiệp XNK không phải chịu chi phí sử dụng hạ tầng cao, đảm bảo cân bằng chi phí logistics giữa các khu vực nội thành và lân cận Thành phố; - Không thu phí đối với những đối tượng không đúng theo quy định của Luật, cam kết của Việt Nam với quốc tế, chiến lược phát triển ngành, đó là: hàng hóa vận tải bằng đường thủy nội địa, hàng trung chuyển, quá cảnh, tạm nhập - tái xuất.
6	Quy hoạch, quy định về vị trí đổ thải và thủ tục cấp các chứng nhận báo cáo đánh giá tác động môi trường (ĐTM)	- Hiện nay, vị trí đổ bùn nạo vét chung do địa phương quản lý chung không có, chỉ có các khu vực do tư nhân quản lý với số lượng không nhiều (phụ thuộc vào cá nhân tổ chức quản lý) nên gây khó khăn cho doanh nghiệp khai thác cảng trong quá trình đầu tư xây dựng và nạo vét duy tu làm ảnh hưởng đến kế hoạch sản xuất kinh doanh khi cảng bị bồi lắng mà không kịp thời xử lý được do vướng các thủ tục về vị trí đổ bùn nạo vét. Thủ tục cấp các giấy phép môi trường cho doanh nghiệp đang kéo dài, đặc biệt ở khâu tham vấn địa phương. Điều này gây kéo dài thời gian, ảnh hưởng tiến độ xin cấp phép dự án của doanh nghiệp.	<u>Bộ Nông nghiệp và Môi trường:</u> - Cần phải có khu vực đổ bùn nạo vét chung cho những tỉnh – thành có nhiều cảng đang hoạt động (TP.HCM, Hải Phòng, Đà Nẵng, BR-VT...) do Nhà nước quản lý và có đầy đủ các thủ tục pháp lý về ĐTM. - Rút ngắn thời gian thực hiện thủ tục ĐTM, đặc biệt là thời gian tham vấn địa phương đối với các dự án đã được Chính phủ phê duyệt quy hoạch.

7	Nạo vét duy tu luồng lạch (Đối với luồng Kênh Hà Nam – Hải Phòng và luồng Cái Mép – Thị Vải – BR-VT)	1. Đối với luồng Kênh Hà Nam (Hải Phòng) Năm 2024, đoạn luồng Kênh Hà Nam từ vũng quay trở Cảng nước sâu Lạch Huyện tới trước Cảng Nam Đình Vũ đã được nâng cấp bằng nguồn vốn tư nhân, đạt độ sâu bàn giao chuẩn tắc -8.5m, tuy nhiên đến nay cơ quan quản lý chậm có phương án, ngân sách cho việc nạo vét định kỳ, thường niên để đảm bảo duy trì độ sâu này do chưa có chỗ đổ thải. 2. Đối với luồng Cái Mép – Thị Vải (Bà Rịa – Vũng Tàu) Hiện nay đoạn luồng vẫn đang hạn chế mới nước sâu cho tàu lớn vào làm hàng, khai thác. Trong bối cảnh xu hướng tàu tải trọng lớn đang ngày càng phổ biến, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải ngày càng trở thành điểm đến tin cậy của các hãng tàu hàng đầu thế giới, việc hạn chế độ sâu sẽ làm giảm sức hút và hạn chế cơ hội cho các cảng Việt Nam so với thế giới.	<u>Bộ Xây Dựng/Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam:</u> Đối với luồng Kênh Hà Nam: 1. Đẩy nhanh tiến độ duy tu đảm bảo tuyến luồng luôn đạt độ sâu -8.5m và mở rộng kênh Hà Nam thành 2 chiều trong thời gian tới. 2. Trường hợp ngân sách chưa kịp bố trí trong năm 2025, xem xét cơ chế cho phép Doanh nghiệp ứng trước chi phí để thực hiện duy tu tuyến luồng và được nhận hoàn lại chi phí từ CQBN theo kế hoạch chi ngân sách quốc gia ngay đầu năm sau. Đối với luồng Cái Mép – Thị Vải: 4. Đề xuất đẩy mạnh công tác nạo vét duy tu luồng hàng hải định kỳ, đảm bảo cho tàu lớn ra vào cảng, đặc biệt tại khu vực Cái Mép – Thị Vải
8	Thủ tục cấp phép cho tàu lớn ra vào cảng	Thủ tục nâng cấp tải trọng do Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam ban hành, có các quy định về việc công trình cần đáp ứng các yêu cầu về PCCC và môi trường tương xứng với việc nâng cấp để tiếp nhận tàu lớn hơn. Tuy nhiên, với các cơ quan quản lý chuyên ngành, lại không có quy định định hướng cho doanh nghiệp các yêu cầu cần đáp ứng bổ sung với lý do: Việc tiếp nhận cỡ tàu lớn hơn không can thiệp vào kết cấu, vào quy mô công trình, không gia tăng khả năng tác động vào môi trường, do đó, không có hướng dẫn đáp ứng khác với hiện hữu. Nhìn chung, thủ tục cấp phép cho tàu lớn ra vào cảng còn khá nhiều, thời gian cấp phép kéo dài. Điều này làm giảm tốc độ thông quan cũng như ảnh hưởng đến hiệu quả của việc khai thác các tuyến tàu quốc tế.	<u>Bộ Xây Dựng/Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam:</u> 1. Quy định rõ ràng các tiêu chuẩn, tiêu chí mang tính định hướng để doanh nghiệp thực hiện. 2. Nghiên cứu tối giản quy trình, rút gọn thời gian cấp phép cho tàu lớn ra vào cảng.
9	Quy định tàu 92m	Bộ Xây dựng đã có văn bản hướng dẫn và lộ trình triển khai đề án theo Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT và thông báo cho Doanh nghiệp lộ trình triển khai Nghị định số 58/2017/NĐ-CP (sửa đổi, bổ sung) nhưng chưa được ban hành thành văn bản luật chính thức có đầy đủ tính pháp lý.	<u>Bộ Xây Dựng:</u> Đề xuất Nghị định số 58/2017/NĐ-CP (sửa đổi, bổ sung) giữ nguyên các nội dung theo Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT cụ thể như sau và được ban hành thành văn bản luật chính thức: “Cho phép

			<i>các phương tiện vận chuyển hàng container đóng mới có chân vịt mũi, chiều dài dưới 92m, kết nối cảng biển với cảng thủy nội địa được miễn hoa tiêu hàng hải và tàu lai khi cập cầu".</i>
10	Cấp giấy phép đóng sà lan, phương tiện thủy nội địa	Hiện nay, việc cấp giấy phép đóng sà lan, phương tiện thủy đang gặp khó khăn ở khâu chờ phê duyệt khi thời gian kéo dài (đến 3 tháng cho thiết kế sửa đổi hoặc thiết kế mới). Đây là khoảng thời gian quá lâu, ảnh hưởng đến nguồn lực và tinh minh bạch trong thủ tục hành chính.	<u>Bộ Xây Dựng/Cục Đăng kiểm Việt Nam:</u> 1. Xây dựng cổng thông tin cập nhật tình trạng hồ sơ đề doanh nghiệp chủ động theo dõi tiến độ 2. Quy trình duyệt đề nghị xem xét tổng thể và có hướng dẫn đầy đủ để tránh việc hồ sơ phải điều chỉnh nhiều lần.
11	Hướng dẫn thực hiện quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa	Thông tư số 02/2025/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa. Mã số đăng ký: QCVN 72:2025/BGTVT, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/08/ 2025, thay thế cho các văn bản sau và cần có hướng dẫn thêm cho các doanh nghiệp: • QCVN 72:2013/BGTVT (theo Thông tư 61/2013/TT-BGTVT, ngày 31/12/2013). • Sửa đổi 1:2015 (theo Thông tư 36/2016/TT-BGTVT, ngày 24/11/2016). • Sửa đổi 2:2018 (theo Thông tư 39/2018/TT-BGTVT, ngày 21/06/2018).	<u>Bộ Xây Dựng/Cục Đăng kiểm Việt Nam:</u> Nhằm hướng dẫn, cập nhật kịp thời các thay đổi, điều chỉnh mới nhất, Hiệp hội đề xuất tổ chức buổi Hội thảo chuyên đề về hướng dẫn thực hiện quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa do Cục Đăng kiểm chủ trì và các bên liên quan tham dự như: Visaba, Doanh nghiệp, Đơn vị đóng tàu,...
12	Bổ sung các QCVN, TCVN cho Tàu, Sà lan điện	Hiện chưa có quy chuẩn cho Tàu và Sà lan điện (sử dụng động cơ điện thay vì động cơ diesel lai truyền thống), dẫn đến khó khăn trong việc thiết kế, thi công, xin giấy phép hoạt động lần đầu và kế hoạch khai thác lâu dài cho loại tàu này.	<u>Bộ Xây Dựng/Cục Đăng kiểm Việt Nam:</u> Đề xuất sớm ban hành quy chuẩn hoặc căn cứ áp dụng để các CQCN liên quan (Cục Đăng kiểm) triển khai đến các Doanh nghiệp.
13	Quy định về công tác Phòng cháy chữa cháy	Phụ lục F - TCVN 3890:2023 quy định về việc trang bị phương tiện chữa cháy cơ giới, theo đó bắt buộc trang bị 2 xe chữa cháy và 1 tàu chữa cháy đối với cảng biển loại đặc biệt và loại I; bắt buộc trang bị 1 xe chữa cháy và 1 tàu chữa cháy đối với cảng biển loại II. Theo Hiệp hội, quy định bắt buộc trang bị xe, tàu chữa cháy đối với từng cảng biển là không hợp lý vì các cảng biển đều phải đầu tư đầy đủ hòng nước, bơm... đảm bảo tốt PCCC ngay từ khi quy hoạch. Bên cạnh đó, việc vận hành tàu, xe chữa cháy đều yêu cầu nhân sự có chuyên môn đặc thù, phát sinh chi phí đầu tư cao nên	<u>Bộ Công An:</u> 1. Điều chỉnh TCVN 3890:2023: Bãi bỏ quy định về trang bị xe và tàu chữa cháy riêng tại từng doanh nghiệp cảng biển; 2. Cho phép các cảng thuộc cùng 1 khu vực, cụm cảng được sử dụng chung phương tiện xe, tàu chữa cháy. Các phương tiện này sẽ do cơ quan nhà nước (Cảng vụ, Công an PCCC) tại từng khu vực

		nếu mỗi doanh nghiệp đều tự trang bị xe, tàu chữa cháy sẽ gây nên sự lãng phí nguồn lực xã hội rất lớn và các đơn vị chuyên ngành đặc thù như Công an PCCC sẽ không được phát huy hiệu quả, hoạt động dư thừa.	cảng biển đảm nhận trang bị và thu phí (nếu có sự cố xảy ra); 3. Đối với các khu vực cảng trọng điểm, đề xuất Công an PCCC cần đảm bảo năng lực thiết bị xe và tàu chữa cháy và bố trí chốt trực 24/7 để hỗ trợ doanh nghiệp tại khu vực; 4. Đối với các Khu công nghiệp hiện hữu và được quy hoạch có cảng biển nội khu trong tương lai, đề xuất bổ sung quy định yêu cầu các Khu công nghiệp phải đảm bảo đủ năng lực thiết bị PCCC, có xe và tàu chữa cháy để hỗ trợ doanh nghiệp cảng nói riêng và các doanh nghiệp trong Khu công nghiệp nói chung.
14	Sửa đổi Nghị định 168/2024/NĐ-CP	Từ khi Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực, nhiều doanh nghiệp vận tải và đơn vị sử dụng dịch vụ logistics đã gặp không ít khó khăn trong quá trình tổ chức khai thác. Một trong những trở ngại lớn là quy định về thời gian làm việc của lái xe quá ngặt nghèo, kết hợp với mức xử phạt cao và hình thức trừ điểm giấy phép lái xe. Tình trạng này khiến nhiều tài xế cảm thấy áp lực, lo sợ bị phạt, không dám nhận chuyến vào thời điểm cận giờ giới hạn, hoặc có ý định nghỉ việc do không đảm bảo được thu nhập và khối lượng công việc. Quy định giới hạn 4 giờ lái xe phải nghỉ 15 phút, không quá 10 giờ lái xe mỗi ngày và 48 giờ mỗi tuần đang khiến hiệu suất vận hành sụt giảm rõ rệt. Việc tổ chức điểm dừng nghỉ 15 phút cho tài xế gặp nhiều khó khăn do hạ tầng dừng đỗ còn thiếu, đặc biệt tại khu vực đô thị, quốc lộ, cao tốc. Xe không thể dừng đúng nơi quy định hoặc dừng để nghỉ thì lại dễ bị quá giờ giới hạn, dẫn đến nguy cơ vi phạm kép và chậm trễ tiến độ giao hàng. Đối với các tuyến vận tải dài (trên 300–400 km hoặc tuyến Bắc – Nam), để đáp ứng yêu cầu thời gian vận hành, bắt buộc phải bố trí từ 2 đến 3 tài xế. Tuy nhiên, cabin của xe container hoặc xe tải lớn chỉ có 2 chỗ ngồi, không thể sắp xếp 3 tài xế cùng lúc. Chi phí nhân sự tăng từ 20–25% nhưng không thể phân bổ vào giá dịch vụ vì khách hàng chưa chấp nhận điều chỉnh giá. Điều này khiến nhiều đơn	<u>Bộ Công An:</u> Doanh nghiệp hoàn toàn ủng hộ mục tiêu đảm bảo an toàn giao thông đường bộ và sức khỏe cho người lái xe như tinh thần của Nghị định 168/2024/NĐ-CP. Tuy nhiên, cần có sự điều chỉnh phù hợp hơn với điều kiện thực tế, nhất là đối với hoạt động vận tải hàng hóa liên tỉnh, liên vùng hoặc tuyến đường dài đặc thù của ngành logistics. 1. Về thời gian vận hành, kiến nghị điều chỉnh tăng thời gian lái xe tối đa lên 12 giờ/ngày (thay vì 10 giờ) và 60–70 giờ/tuần (thay vì 48 giờ). Đây là khung thời gian phù hợp hơn với cường độ khai thác hiện nay, vừa đảm bảo khả năng giao nhận đúng tiến độ, vừa hỗ trợ doanh nghiệp duy trì chi phí ở mức hợp lý trong bối cảnh giá xăng dầu,

		vị vận tải bị lỗi, một số sub-vendor ngừng khai thác khiến các đơn vị 3PL thiếu hụt xe nghiêm trọng, đặc biệt là trên các tuyến dài hoặc tuyến quay đầu. Thực tế tại các đơn vị hoạt động vận tải cũng đang đối mặt với áp lực lớn. Các xe tải nhỏ và container đều được kiểm soát chặt chẽ bằng thiết bị GPS để theo dõi giờ chạy xe và cảnh báo khi gần đến giới hạn. Tuy nhiên, việc nghỉ sau 4 giờ hoặc nghỉ qua ngày vẫn gây ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng. Với xe container, việc không thể bố trí lái xe dự phòng do giới hạn về chỗ ngồi khiến doanh nghiệp phải giảm sản lượng khai thác hoặc buộc phải lựa chọn tạm dừng xe. Nguồn cung xe tại các khu vực như ĐBSCL hoặc miền Trung đang sụt giảm rõ rệt, nhất là đối với xe tải lớn, xe container phục vụ tuyến dài. Nhiều tài xế xin nghỉ việc hoặc không chấp nhận làm thêm giờ vì vướng quy định. Trong khi đó, chi phí vận hành tăng nhưng không thu được từ phía khách hàng khiến nhiều dự án có nguy cơ không đạt KPI hoặc phát sinh thua lỗ kéo dài.	lượng tài xế và các chi phí vận hành khác đang tăng mạnh. 2. Ngoài ra, đề nghị cơ quan chức năng sớm có văn bản hướng dẫn cụ thể về cách tính giờ lái xe, đặc biệt trong các trường hợp bị kẹt xe, dừng đỗ trung chuyển, hoặc tài xế nghỉ qua đêm nhưng không tắt máy. Việc làm rõ cơ chế tính giờ sẽ giúp doanh nghiệp, nhà vận tải và đội ngũ tài xế hiểu rõ và tuân thủ thống nhất, tránh tình trạng bị xử phạt do hiểu sai quy định.
15	Thời gian chờ đợi để được cấp "Thông báo kết quả kiểm tra nhà nước về chất lượng thức ăn chăn nuôi nhập khẩu" còn quá dài	Nghị định quy định về nhập khẩu nguyên liệu thức ăn chăn nuôi là Nghị định 13/2020/NĐ-CP (hướng dẫn Luật Chăn nuôi). Theo Nghị định này để nhập khẩu thức ăn chăn nuôi, ngoài các quy định khác, doanh nghiệp phải đáp ứng các điều kiện về chất lượng sản phẩm bằng cách nộp văn bản đăng ký chất lượng hàng hóa theo mẫu có tên là "Đơn giấy đăng ký kiểm tra xác nhận chất lượng" cho Cục Chăn nuôi và Thú Y (Bộ Nông nghiệp và Môi trường) để Cục phát hành "Thông báo kết quả kiểm tra nhà nước về chất lượng thức ăn chăn nuôi nhập khẩu" ("Thông báo kết quả"). Theo quy định hiện hành khiến doanh nghiệp mất nhiều thời gian và chi phí cụ thể: Cục Chăn nuôi và Thú Y có 3 ngày để xem hồ sơ. Nếu hồ sơ không có sai sót, cục sẽ cấp trong vòng 3 ngày sau đó. Nếu có sai sót, Cục lại tính 3 ngày xem hồ sơ, sau đó, cấp trong 3 ngày. Nếu người ký đi vắng, lại chậm thêm một vài ngày nữa (không tính thứ Bảy, Chủ nhật, ngày nghỉ lễ). Như vậy, mất nhiều thời gian chờ đợi sau khi gửi đăng ký kiểm tra xác nhận chất lượng ("Đơn giấy đăng ký kiểm tra xác nhận chất lượng") để được Cục Chăn nuôi và Thú Y cấp "Thông báo kết quả kiểm tra nhà nước về chất lượng thức ăn chăn nuôi nhập khẩu", trong khi hàng nguyên liệu là thức ăn chăn nuôi có cùng tên hàng, cùng nhà cung cấp, cùng một thị trường xuất khẩu, các doanh nghiệp dịch vụ logistics hoặc doanh nghiệp xuất nhập khẩu nhập hàng này liên tục, lô nọ tiếp lô kia nhưng giấy tờ do Cục Chăn	<u>Bộ Nông nghiệp và Môi trường/ Cục Chăn nuôi và Thú y</u> 1. Giảm thời gian cấp "Thông báo kết quả kiểm tra nhà nước về chất lượng thức ăn chăn nuôi nhập khẩu", cụ thể là tiếp nhận và trả hồ sơ trong 02 ngày làm việc vì là hàng nguyên liệu giống nhau về tên hàng, người bán, thị trường và được nhập khẩu liên tục; 2. Cho sử dụng hàng ngay vì hàng về liên tục, số lượng lớn (hàng triệu tấn), nên nếu cần thì có thể kiểm tra 1 - 2 lô hàng bằng cách soi, chiếu (như cơ quan Hải quan đã làm) để giảm bớt chi phí phát sinh cho doanh nghiệp; 3. Người ký văn bản luôn có mặt để ký, nếu đi vắng thì cần có người ký thay ngay, không để

		nuôi và Thú Y cấp thì lô hàng nào cũng như lô mới dù hoàn toàn giống nhau về tên hàng, nhà cung cấp, thị trường với thời gian cấp "Thông báo kết quả" là 5 ngày làm việc, gặp thứ Bảy, Chủ Nhật là thành 7 ngày. Với các lô hàng nhập từ cảng gần như Đài Loan, hàng về Việt Nam chỉ khoảng 3 ngày, từ Indonesia là 7 ngày. Như vậy là không kịp xin đăng ký chất lượng của Cục theo mẫu có tên là "Đơn giấy đăng ký kiểm tra xác nhận chất lượng" để Cục cấp Thông báo kết quả mà lẽ ra, có thể làm sớm hơn nhiều. Thời gian chờ văn bản công bố chất lượng do Cục Chăn nuôi và Thú Y cấp là 05 ngày, làm phát sinh chi phí lưu tàu, lưu container, lưu bãi, do đó, nên cho sử dụng hàng ngay vì hàng về liên tục, số lượng lớn (hàng triệu tấn), nên nếu cần thì có thể kiểm tra 1 - 2 lô hàng bằng cách soi, chiếu (như cơ quan Hải quan đã làm) để giảm bớt chi phí phát sinh cho doanh nghiệp.	doanh nghiệp phải chờ đợi, lãng phí thời gian và chi phí.
16	Yêu cầu về tiêu chí chất lượng, tên hàng trên các chứng từ chưa thống nhất	Hàng nhập khẩu là thức ăn chăn nuôi, doanh nghiệp cần nộp "Đơn giấy đăng ký kiểm tra xác nhận chất lượng" để được Cục Chăn nuôi và Thú Y cấp văn bản "Thông báo kết quả kiểm tra nhà nước về chất lượng thức ăn chăn nuôi nhập khẩu". Tuy vậy, tên hàng, tiêu chí chất lượng chưa thống nhất. Hàng đóng bao để trong container, về nhãn phụ/Tiêu chuẩn cơ sở, có cán bộ yêu cầu chỉ tiêu trên nhãn phụ và Tiêu chuẩn cơ sở phải khớp với chứng thư chất lượng, doanh nghiệp phải chỉnh sửa (Tiêu chuẩn cơ sở và nhãn hàng) nên thời gian bị kéo dài thêm 3 ngày vì thông thường, nhãn phụ/ Tiêu chuẩn cơ sở ghi chỉ tiêu chất lượng theo Hợp đồng mua bán đã ký. Tên hàng đăng ký chất lượng ví dụ, tiếng Anh là DDGS (Distillers Dried Grains with Solubles), tiếng Việt là bã ngô sảy, quy trình sảy..., bã ngô chiết xuất: quy trình..., phụ phẩm quá trình chế biến ngô: ghi rõ quá trình.... Tuy vậy, tùy từng cán bộ tiếp nhận hồ sơ, mà có các yêu cầu khác nhau nên doanh nghiệp rất khó đáp ứng.	<u>Bộ Nông nghiệp và Môi trường/ Cục Chăn nuôi và Thú y</u> Kiến nghị tên gọi và tiêu chí của hàng hóa ghi theo Công văn số 38/CN-TĂCN ngày 20/01/2020 của Cục Chăn nuôi và Thú Y và như vậy cán bộ tiếp nhận hồ sơ không yêu cầu giải thích vì đã rõ theo Công văn số 38 này; nên ghi theo quy định của cơ quan hải quan.
17	Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật (Phytosanitary Certificate) được sử dụng chưa phù hợp	Khi bán hàng, người bán (ở nước ngoài) làm Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật (Phytosanitary Certificate) cho toàn bộ lô hàng, ví dụ như, lô hàng gồm 30 container. Tại cảng chuyển tải trên đường về Việt Nam, lô hàng phải chuyển sang tàu khác nhưng có khi tàu nối chuyển không đủ chỗ cho toàn bộ lô hàng nên hãng tàu phải để lại một hoặc vài container lại tại cảng chuyển tải chờ chuyển tàu tiếp theo, những container này thường gọi là "container rớt" làm phát sinh chi phí bảo lưu Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật do phải gửi cơ quan kiểm dịch văn bản xin nợ và xin thông cảm thì sẽ được chấp nhận, giải quyết nhanh. Việc này làm	<u>Bộ Nông nghiệp và Môi trường/ Cục Trồng trọt và Bảo vệ thực vật</u> Bổ sung quy định dùng chung Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật của lô hàng cho cả (những) container rớt (không về kịp cùng một chuyến tàu) để giảm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp vì hàng nông sản có số lượng containers lớn, một vài

	tăng chi phí cho doanh nghiệp mà lẽ ra doanh nghiệp không phải tốn kém thời gian và chi phí khi kiểm dịch. Do đó, nếu không đủ 30 container của lô hàng do có 1 "container rớt" thì cơ quan kiểm dịch chỉ cần ghi là đã kiểm dịch 29 container. Khi 1 "container rớt" về tới Việt Nam vào chuyến sau, cơ quan kiểm dịch vẫn dùng Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật đã có để kiểm tra container này vì thực tế là người bán không thể cấp thêm giấy này vì đã cấp cho cả lô hàng gồm 30 container.	containers rớt ở các cảng chuyển tải là thường xảy ra.
--	---	---