**BẢNG TỔNG HỢP TRẢ LỜI VƯỚNG MẮC, KHÓ KHĂN**

**TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI CỦA CÁC DOANH NGHIỆP KINH DOANH VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA**

**CẢNG THỦY NỘI ĐỊA TẠI HỘI NGHỊ TỔNG KẾT 03 NĂM TUYẾN VẬN TẢI VEN BIỂN 2017**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| STT | Đơn vị | Nội dung vướng mắc, khó khăn | Ý kiến trả lời |
| 1 | Ông Đỗ Văn Ty  Chủ tịch- Tổng giám đốc Công ty Hải Nam | Đề xuất phân cấp tàu SB như tàu biển đối với tàu SB cỡ lớn, SB loại 1( tàu SB cỡ lớn): chuyển từ tầu biển sang hoặc đóng mới với trang bị kỹ thuật, yêu cầu định biên, bằng cấp tàu biển tương đương hạn chế 3 và nếu các tàu đạt tiêu chuẩn này thì sẽ không bị hạn chế bởi quy định tàu SB hiện nay (chạy cách bờ 12 hải lý, chiều dài 140m) và do nhu cầu khai thác của chủ tàu có thể chuyển từ SB sang tàu hạn chế 3. | Tuyến vận tải đường thủy nội địa ven bờ biển (vùng SB) tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa QCVN 72: 2013/BGTVT (hiện tại đã được sửa đổi, bổ sung bởi Sửa đổi 1: 2015 QCVN 72: 2013/BGTVT) được xây dựng dựa trên các quy định của Quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa vỏ thép chạy tuyến ven biển (22 TCN 325-04) ban hành theo Quyết định số 16/2005/QĐ-BGTVT ngày 02/3/2005 của Bộ GTVT và tham khảo quy định tại Quy chuẩn của một số quốc gia cho tàu có vùng hoạt động tương đương. Theo quy định, các tàu mang cấp VR-SB chỉ được thiết kế để hoạt động với chiều cao sóng là 2,5 m và cách bờ không quá 12 hải lý trên tuyến vận tải đường thủy nội địa ven bờ biển được công bố. Đối với tàu hoạt động cách bờ quá 12 hải lý thì phải là tàu biển thỏa mãn quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép (Sửa đổi 1: 2016 QCVN 21: 2015/BGTVT) và các quy định khác có liên quan.  Vì vậy, đối với các tàu được thiết kế, trang bị kỹ thuật, định biên, bằng cấp tàu biển tương đương hạn chế III thì các tàu này là tàu biển nên không bị giới hạn điều kiện hoạt động cách bờ không quá 12 hải lý, đề nghị chủ tàu thực hiện các thủ tục cho tàu theo quy định để mang cấp tàu biển. |
| 2 | Ông Lê Đoàn Tám  Chủ tịch Hội đồng quản trị Công ty cổ phần đóng tàu Thái Bình Dương | 1. Đề xuất phân cấp các nhà máy đóng tàu (tàu cỡ lớn, tàu cỡ trung bình và tàu kéo), đề nghị Cục Đăng kiểm trong quá trình duyệt thuyết kế, tháo gỡ cho phương tiện thủy nội địa chạy trong nước trong điều kiện có thể thì miễn giảm cho doanh nghiệp (đầu tư ít thu hiệu quả cao)  2. Chất lượng thuyền viên kém, đề nghị quan tâm đến vấn đề đào tạo thuyền viên hạn chế các tai nạn do trình độ vận hành tàu kém (vận tải biển 50% phải thuê thuyền viên nước ngoài), thiếu thợ máy, thợ điện, thủy thủ, thừa thuyền trưởng sỹ quan.  3. Luồng lạch và phao tiêu báo hiệu: cụ thể là luồng sông Văn Úc chưa có phao tiêu báo hiệu, luồng còn có chỗ nông. | 1. Các cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa đã được quy định tại Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa.  Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa (QCVN 89:2015/BGTVT) được ban hành theo Thông tư số 45/2015/TT-BGTVT ngày 03/9/2015 của Bộ GTVT đã có quy định cụ thể về việc phân loại cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thủy nội địa phù hợp với từng cỡ, loại phương tiện.  2. Về thuyền viên làm việc trên phương tiện cấp VR-SB:  Hiện nay định biên của phương tiện cấp VR-SB được quy định tại Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT ngày 14/9/2015 của Bộ GTVT quy định phạm vi, trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa và Thông tư số 04/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT. Việc định biên theo ca làm việc (mỗi ca làm việc không quá 08 tiếng) chỉ phù hợp đối với hoạt động đường thủy nội địa, vì thực tế khi tàu hoạt động trên biển rất khác với đường thủy nội địa, khi cần thì phương tiện thủy nội địa có thể neo đậu hoặc khắc phục sự cố. Ngoài ra khi các Cảng vụ hàng hải cấp phép cho phương tiện cấp VR-SB rời cảng rất khó để xác định cụ thể xem là phương tiện này liệu thực tế có hoạt động 1 hoặc 2 ca hay không vì nó còn phụ thuộc vào tốc độ của tàu, thời tiết…  Việc bố trí định biên theo ca làm việc trên phương tiện VR-SB thực tế nếu chỉ có 04 thuyền viên trong 1 ca làm việc đối với phương tiện VR-SB là thực sự chưa phù hợp với thực tiễn, ví dụ trong trường hợp khi tàu ra vào cầu mà phải bắt buộc có tàu lai dắt, do đó bố trí người đứng ở các vị trí mũi lái để bắt dây buộc tàu chắc chắn không đảm bảo an toàn, mặt khác khi phương tiện neo chờ trong cảng và không hoạt động quá 1 ca thì định biên là 04 thuyền viên, nếu có thời tiết nguy hiểm đột ngột, sự cố bất thường,…ở trong khu vực cảng thì sẽ vô cùng nguy hiểm không thể tính toán hết được rủi ro.  Chất lượng thuyền viên làm việc trên phương tiện cấp VR-SB do Cục Đường thủy nội địa Việt Nam xây dựng chương trình đào tạo. Trình độ chuyên môn, khung đào tạo, kinh nghiệm đi biển, trang thiết bị giữa tàu biển và phương tiện cấp VR-SB còn nhiều khoảng cách, dẫn tới hoạt động của phương tiện cấp VR-SB tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn, cũng như lúng túng trong cách xử lý khi gặp tình huống tránh va trên biển hoặc sự cố, tai nạn trên biển.  Về thuyền viên làm việc trên tàu biển:  Số liệu thuê thuyền viên nước ngoài 50% là phán ánh chưa cụ thể về số lượng thuyền viên Việt Nam: Tại thời điểm tháng 01/2018, có 1.020 thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam, trong khi đó số lượng thuyền viên Việt Nam đã được đào tạo có trên 37.000 thuyền viên, trong đó trên 10.000 thuyền viên thực hiện làm thủ tục cấp, đổi giấy chứng nhận chuyên môn hệ thống thông tin điện thử, gồm thợ máy, thợ điện, thủy thủ, thuyền trưởng, sỹ quan.  Đối với thuyền viên làm việc trên tàu biển hiện nay thực tế đang thiếu thợ máy, thợ điện, thủy thủ, thừa thuyền trưởng, sỹ quan:  - Nhu cầu học tập và làm việc trên tàu biển đang giảm dần do có nhiều cơ hội tìm việc làm trên bờ với mức thu nhập tương đương với lao động mới làm việc trên tàu biển; các cơ sở đào tạo chuyên ngành không tuyển sinh đủ theo kế hoạch hàng năm.  - Chủ tàu trả lương thấp, trả chậm lương, mua bảo hiểm thấp, chế độ đãi ngộ đối với thuyền viên chưa được quan tâm đúng mức, do đó các thuyền viên có trình độ thường có xu hướng đi làm thuê cho các chủ tàu nước ngoài với mức lương cao và chế độ đãi ngộ tốt hơn ....  Đa số các chủ tàu Việt Nam tuyển dụng thuyền viên thông qua phỏng vấn, chưa tham gia quá trình đào tạo, đào tạo lại thuyền viên để nâng cao chất lượng. Vì vậy, Bộ GTVT sẽ giao Cục HHVN nghiên cứu đề xuất chính sách để khuyến khích các chủ tàu Việt Nam có cơ chế chính sách tăng mức lương và chế độ đãi ngộ thuyền viên nhằm giải quyết thiếu hụt thuyền viên, đồng thời tham gia cùng với cơ sở đào tạo thuyền viên ngay từ giai đoạn cơ sở đào tạo thuyền viên để tăng cường thời gian thực hành trong quá trình đào tạo.  3. Trên toàn tuyến sông Văn Úc bố trí tổng số 139 báo hiệu, trong đó 113 báo hiệu trên bờ, cầu và 26 báo hiệu dưới nước. Mật độ báo hiệu trung bình khoảng 2,4 báo hiệu/km, hệ thống phao báo hiệu tập trung bố trí ở phía ngoài từ km 0+000 đến km 15+000 (14 phao và 01 báo hiệu bờ), đối với báo hiệu bờ là tương đối đầy đủ với các tình huống. Sông Văn Úc là tuyến sông cấp II, đoạn từ sông Văn Úc đến cầu Khuể được quy hoạch cấp đặc biệt, do vậy đối với hệ thống phao báo hiệu, Bộ GTCT đã chỉ đạo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam rà soát, nghiên cứu đoạn từ cầu Khuể ra ngoài cửa ( từ km 0+000 đến km 32+000) để điều chỉnh, bổ sung báo hiệu năm 2018 đảm bảo theo quy định  - Hiện tại, sông Văn Úc có 02 đoạn cạn làm ảnh hưởng đến hoạt động giao thông vận tải, cụ thể tại khu vực km 6+800 đến km 7+000 cao độ đáy luồng từ -1.4 đến 1.2 và tại khu vực km 1+200 đến km 2+200 cao độ đáy luồng từ -0.8 đến -0.4 (theo hệ cao độ Hải đồ). Bộ GTVT đang nghiên cứu xem xét, điều chỉnh nguồn kinh phí sự nghiệp kinh tế đường thủy năm 2018 cho nạo vét các khu vực nói trên đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa. |
| 3 | Ông Nguyễn Ngọc Thạch – Giám đốc cảng vụ ĐTNĐ khu vực III | Thực hiện nghiêm Nghị quyết số 18, số 19 của Hội nghị TW6 khóa XII về việc xóa chồng chéo trong quản lý đường thủy: tinh giảm đầu mối quản lý nhà nước, hiện nay tuyến ven biển do 3 cơ quan chức năng quản lý : Cục Hàng Hải Việt Nam, Cục ĐTNĐ VN và Sở GTVT | Về nội dung này, Bộ GTVT đã giao Cục HHVN chủ trì phối hợp với Cục ĐTNĐVN đánh giá những vấn đề còn tồn tại, chồng chéo trong công tác quản lý nhà nước về lĩnh vực đường thủy nội địa và hàng hải hiện nay; đề xuất xây dựng mô hình quản lý thống nhất, báo cáo lãnh đạo Bộ trong thời gian sớm nhất. Hiện nay, Cục HHVN đã phối hợp với Cục ĐTNĐVN thành lập Tổ liên ngành để đánh giá và đang nghiên cứu đề xuất mô hình quản lý nhà nước thống nhất về lĩnh vực nội địa và hàng hải. Trong thời gian sớm nhất sẽ xem xét để thống nhất một đầu mối quản lý |
| 4 | Ông Tạ Hữu Chương – Chủ tịch Hội đồng quản trị Công ty cổ phần thiết kế Việt Hàn | 1. Chủ tàu đang hoang mang về việc có nên tiếp tục đầu tư đóng mới tàu SB hay không vì trong thời gian có nhiều ý kiến cho rằng có thể tiếp tục hoặc có thể dừng lại  2. Chủ tàu đề xuất vùng hoạt động cho phép của tàu SB là 20 hải lý  - Chủ tàu đề xuất điều kiện hoạt động gió dưới cấp 5 beaufort  - Đề nghị Cục Đăng kiểm xem xét lại quy phạm của đăng kiểm đối với tàu SB: tốc độ gió 24m/s tra theo bảng của quốc tế thì tương đương gió cấp 9, cấp 10 chứ không phải cấp 5; áp lực gió tra theo quy phạm của đăng kiểm hiện nay là 235 tương đương với gió cấp 9 beaufort chứ không phải cấp 5. | 1. Với mục tiêu tận dụng điều kiện tự nhiên sẵn có, nhằm giảm áp lực cho đường bộ và kết nối hài hòa các phương thức vận tải, Bộ GTVT đã công bố tuyến vận tải ven biển từ Bắc đến Nam. Việc hình thành và phát triển tuyến vận tải ven biển là một bước đột phá lớn trong kết nối phương thức vận tải sông - ven biển nhằm giảm tải cho tuyến đường bộ Bắc - Nam.Kể từ sau khi công bố tuyến vận tải, số lượng phượng tiện mang cấp VR-SB hoạt động tăng cao đã góp phần giảm tải đường bộ, tận dụng tối đa điều kiện tự nhiên để hợp lý hóa thị phần phương thức vận tải, Bộ GTVT có chủ trương mở tuyến này để hoạt động lâu dài.  2. Tuyến vận tải đường thủy nội địa ven bờ biển (vùng SB) tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa QCVN 72: 2013/BGTVT (hiện tại đã được sửa đổi, bổ sung bởi Sửa đổi 1: 2015 QCVN 72: 2013/BGTVT) được xây dựng dựa trên các quy định của Quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa vỏ thép chạy tuyến ven biển (22 TCN 325-04) ban hành theo Quyết định số 16/2005/QĐ-BGTVT ngày 02/3/2005 của Bộ GTVT và tham khảo quy định tại Quy chuẩn của một số quốc gia cho tàu có vùng hoạt động tương đương. Theo quy định, các tàu mang cấp VR-SB chỉ được thiết kế để hoạt động với chiều cao sóng là 2,5 m và cách bờ không quá 12 hải lý trên tuyến vận tải đường thủy nội địa ven bờ biển được công bố. Đối với tàu hoạt động cách bờ quá 12 hải lý thì phải là tàu biển thỏa mãn quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép (Sửa đổi 1: 2016 QCVN 21: 2015/BGTVT) và các quy định khác có liên quan.  Tốc độ gió 24m/s ứng với tàu cấp VR-SB được đề cập tại Bảng 7/2.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa (Sửa đổi 1: 2015 QCVN 72: 2013/BGTVT) là tốc độ gió giật. Áp lực động tính toán của gió dùng để tính toán ổn định cho tàu cấp VR-SB được đề cập tại Bảng 7/2.2-1 của Sửa đổi 1: 2015 QCVN 72: 2013/BGTVT là áp suất gió giật. Ổn định của tàu được yêu cầu phải thỏa mãn ở điều kiện thời tiết nguy hiểm nhất. Trong khi đó, chiều cao sóng tính toán 2,5 m là chiều cao sóng thiết kế ứng với xác suất 3%.  Điều kiện gió không quá cấp 5 Bô-pho được ghi trong giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường là căn cứ theo bảng thang cấp gió Bô-pho. Theo đó, ứng với gió cấp 5 Bô-pho thì chiều cao sóng lớn nhất tương ứng là 2,5 m. Theo quy định của Sửa đổi 1: 2015 QCVN 72: 2013/BGTVT thì phương tiện có cấp VR-SB được tính toán với chiều cao sóng là 2,5 m. Do vậy, để đảm bảo phương tiện hoạt động trong điều kiện chiều cao sóng cho phép thì phương tiện cấp VR-SB chỉ được phép hoạt động với điều kiện cấp gió không quá cấp 5 Bô-pho. |
| 5 | Ông Lê Văn Tiến – Chủ tịch Hiệp hội vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng | 1. Chi phí xếp dỡ, trung chuyển tại các cảng thủy nội địa còn cao hơn so với đường bộ do tác nghiệp phát sinh nhiều công đoạn, nhiều chi phí; đề nghị xem xét điều chỉnh giá bốc xếp từ tàu lên ô tô và sà lan (Xếp dỡ hàng hóa từ tàu biển sang tàu thủy: do tác nghiệp bốc xếp còn thủ công phát sinh nhiều công đoạn, hàng hóa dỡ từ tàu biển lên ô tô trong cảng sau đó vận chuyển ra tàu sông đỗ bên một cầu khác, xếp lên tàu sông, do đó phát sinh nhiều chi phí. Một số cảng đã đầu tư phương tiện xếp dỡ hiện đại, nhưng tính phí cao gấp đôi so với xếp dỡ lên ô tô.  2. Tăng cường công tác kiểm tra tải trọng tại các cảng thủy nội địa để tránh tình trạng lợi dụng vận tải thủy nội địa để chở hàng quá tải, đề nghị sự vào cuộc của các lực lượng chức năng như: thanh tra giao thông, cảnh sát giao thông thủy, cảng vụ đường thủy nội địa… | 1. Về vấn đề này, Bộ GTVT có ý kiến như sau: Giá dịch vụ bốc dỡ từ tàu lên ô tô, xà lan tại cảng biển thực hiện theo Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01/12/2016, có hiệu lực từ ngày 01/7/2017. Hiện nay, Bộ GTVT đang rà soát, đánh giá việc thực hiện khung giá để tổng kết sau 06 tháng thực hiện và xem xét điều chỉnh khung giá phù hợp với thị trường.  - Đối với hàng hóa dỡ từ tàu biển lên ô tô trong cảng sau đó vận chuyển xếp lên tàu sông phát sinh nhiều chi phí: Hoạt động này do các doanh nghiệp lựa chọn theo từng phương thức vận chuyển hàng hóa theo từng khu vực. Ngoài ra chi phí phát sinh còn phụ thuộc vào loại hàng hóa bốc xếp, thời gian làm hàng, các trang thiết bị bốc dỡ tại cảng.  2. Liên quan đến việc kiểm soát tải trọng phương tiện, Bộ GTVT đã yêu cầu Cục Đường thủy nội địa Việt Nam lên kế hoạch hàng năm và chương trình đột xuất để kiểm tra, xử lý tải trọng phương tiện. Ngoài ra, các đơn vị thuộc Bộ như Thanh tra, các Vụ tham mưu thường xuyên đôn đốc thực hiện tốt công tác kiểm soát tải trọng phương tiện. |
| 6 | Ông Trần Đỗ Liêm – Chủ tịch Hội đồng quản trị Hợp tác xã Rạch Gầm | 1. Thời gian chờ làm thủ tục vào cảng Cái Mép và Thị Vải quá lâu ( thời gian làm thủ tục vào cảng mất từ 3-4h, thời gian làm thủ tục rời cảng mất từ 2-3h, tàu thì đậu ở xa, thuyền trưởng muốn làm thủ tục phải đi tầu, đường bộ để làm thủ tục, thời gian chờ đợi lâu)  2. Khối lượng hàng vận chuyển trên đường thủy nội địa giảm.  3. Đề nghị bãi bỏ quy định xác nhận bến đậu của tầu trước khi tàu vào cảng mới nhận hàng (giấy phép rời cảng) (không phải tàu nào cũng nhận hàng của cảng này rồi đến cảng kia giao luôn mà có khi phải quay về sửa chữa, hoặc có khi giao hàng xong không có hàng tiếp theo để chuyên chở, phải đợi cả tháng mới có hàng để chuyên chở, do đó không biết lấy giấy xác nhận ở đâu) | 1. Ngay sau khi tiếp nhận kiến nghị của doanh nghiệp, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu đã chủ động làm việc với Lãnh đạo, thuyền viên và nhân viên của Hợp tác xã Rạch Gầm để trao đổi nội dung thông tin kiến nghị của Hợp tác xã Rạch Gầm. Đồng thời chỉ đạo một Phó Giám đốc tổ chức ngay cuộc họp với toàn thể lãnh đạo, cán bộ nghiệp vụ thuộc Đại diện Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu tại Phú Mỹ và đại diện các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng liên quan Phú Mỹ để kiểm tra, rà soát quy trình giải quyết thủ tục cho tàu thuyền và thảo luận, thống nhất các giải pháp để giải quyết kiến nghị của doanh nghiệp. Đối với trường hợp thủ tục của tàu thuộc Hợp tác xã Rạch Gầm, thuyền trưởng (trực tiếp làm thủ tục) chưa nắm rõ các tiêu chí khai báo điện tử và kỹ năng, kiến thức về công nghệ, về máy tính cũng còn hạn chế nên mặc dù đã được cán bộ liên quan của Cảng vụ tận tình hướng dẫn nhưng vẫn mất nhiều thời gian để hoàn thành việc nhập dữ liệu và khai báo qua mạng. Hơn nữa. do thời gian di chuyển từ vị trí tàu neo đậu Gò Da đến địa điểm làm thủ tục mất khoảng 01 giờ, trong khi thời gian làm thủ tục ra, vào đối với tàu thuyền tại Cảng vụ hàng hải khoảng 15 phút. Sau khi làm việc với Cảng vụ HH Vũng Tàu, chủ tàu, thuyền trưởng hoàn toàn hài lòng với các giải pháp đã, đang được triển khai thực hiện.  Theo thống kê trung bình hàng năm có khoảng trên 47.000 lượt tàu sông, tàu biển có trọng tải nhỏ vào, rời các bến cảng tại khu vực Cái Mép - Thị Vải và trong điều kiện số lượng, chiều dài cầu, bến chuyên dụng tiếp nhận các cỡ tàu nêu trên còn rất hạn chế, cảng chỉ đáp ứng khoảng 1/20 nhu cầu cho tàu neo chờ làm hàng. Hiện nay, Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu đang áp dụng chế độ khai báo, làm thủ tục thông qua phương thức điện tử cho tàu thuyền nên việc giải quyết thủ tục của các cán bộ nghiệp vụ thuộc Cảng vụ hàng hải thông thường khoảng 15 phút.  - Thủ tục ra, vào cảng đối với các tàu biển xuất nhập cảnh đã thực hiện khoảng 94% thủ tục khai báo điện tử.  - Thủ tục ra, vào cảng đối với các tàu biển hoạt động nội địa đã thực hiện khoảng 74% thủ tục khai báo điện tử.  - Các trường hợp còn lại thực hiện khai báo trực tiếp bằng hồ sơ giấy tại địa điểm làm thủ tục.  Bộ GTVT tiếp tục chỉ đạo tăng cường nhân viên thường trực tại vị trí máy tính dùng cho người làm thủ tục khai báo điện tử qua mạng để sẵn sàng, trực tiếp hỗ trợ việc nhập dữ liệu và đã giảm thiểu thời gian khai báo cho thuyền trưởng, chủ tàu.  2. Khối lượng hàng hóa vận chuyển trên đường thủy nội địa giảm do các nguyên nhân sau:  - Các mặt hàng chủ yếu vận chuyển trên tuyến bao gồm: than, clinker, phân bón, gạo vàvật liệu xây dựng. Do nguồn hàng cung cấp về vật liệu xây dựng giảm dẫn đến khối lượng hàng vận chuyển giảm.  - Xu hướng vận chuyển hàng hóa bằng container tăng cao, vận tải thủy nội địa chưa đáp ứng được do cảng thủy nội địa tiếp nhận container còn hạn chế về phương tiện bốc xếp, kho bãi và tuyến đường bộ nối từ cảng thủy nội địa ra đường quốc lộ bị hạn chế về tải trọng để vận tải container  3. Theo quy định tại Khoản 11 Điều 3 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải: Giấy phép rời cảng là văn bản do Cảng vụ hàng hải hoặc cơ quan có thẩm quyền nơi tàu thuyền rời cảng cuối cùng cấp hoặc xác nhận. Bộ GTVT giao Cục Hàng hải Việt Nam tiếp tục chỉ đạo các Cảng vụ hàng hải khu vực tổ chức tuyên truyền phổ biển pháp luật và kỹ năng sử dụng khai báo thủ tục hành chính điện tử đối với tàu thuyền vào, rời cảng, hỗ trợ khai báo thủ tục hành chính điện tử, tính phí, lệ phí hàng hải cho các chủ tàu có phương tiện thủy nội địa lần đầu đến vùng nước cảng biển. |
| 7 | Ông Nguyễn Văn Mạnh – Trường Trung cấp Tây Đô ( Đồng bằng sông Cửu Long) | Đang làm hồ sơ xin Cục ĐTNĐ VN cấp phép kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa là cơ sở đào tạo loại 1, đề nghị Cục ĐTNĐ và các cơ quan chuyên ngành xem xét tạo điều kiện thuận lợi để trường triển khai thực hiện mục tiêu đào tạo thuyền viên và người lái phương tiện cho khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. | Về vấn đề này, Ngày 25/01/2018, Cục ĐTNĐ Việt Nam đã tiến hành kiểm tra, xét cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa tại Trường Trung cấp Tây Đô. Trong thời gian tới, trên cơ sở nhu cầu thực tiễn, Bộ GTVT sẽ giao Cục ĐTNĐVN tổ chức các lớp tập huấn tại khu vực để đáo ứng đủ nhu cầu về thuyên viên làm việc trên tàu SB |
| 8 | Ông Cao Hồng Minh – Phó Giám đốc Công ty vận tải thủy Tân Cảng thuộc Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn | 1. Thủ tục cấp giấy phép rời cảng cho các phương tiện thủy nội địa đến làm hàng tại các cảng biển, đề nghị Cục Hàng Hải bỏ giấy phép rời cảng, nghiên cứu áp dụng cho Tân Cảng Sài Gòn khoán chi phí theo tháng.  2. Đề nghị xác nhận vùng nước hoạt động của tàu S1 (cụ thể là tàu S1 có được vào cảng Lạch Huyện hay không hay phải tàu SB)  3. Đề nghị các đơn vị đóng tàu nghiên cứu thiết kế tàu chuyên dụng chở container, tận dụng tối đa sức chở của tàu để xếp container, giảm giá cước vận tải. | 1. Theo quy định hiện hành, không thể bỏ được giấy phép rời cảng, vì nó cần để xác định nội dung thông tin của phương tiện, hàng hóa, người lao động trên tàu thuyền; thông tin về an toàn an ninh và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong quá trình hoạt động của phương tiện từ cảng rời đến cảng đích. Thủ tục phương tiện thủy nội địa vào, rời cảng biển được quy định tại Mục 5 Chương IV của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải. Ngoài ra, việc cấp giấy phép này còn để tính phí, lệ phí hàng hải được thực hiện theo quy định tại Khoản 6 Điều 6 của Thông tư số 261/2016/TT-BTC ngày 14/11/2016 của Bộ Tài chính quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải  2. Theo quy định hiện hành thì tàu hoạt động ở vùng nước cảng Lạch Huyện thuộc vùng nào thì mang cấp tương ứng, cụ thể như sau:  - Tàu mang cấp VR-SI có thể hoạt động ở vùng nước từ cửa sông trở vào đất liền.  - Tàu hoạt động vùng ngoài cửa sông trở ra biển trong phạm vi cách bờ không quá 12 hải lý phải là tàu mang cấp VR-SB.  3. Đối với công dụng của phương tiện thủy nội địa đã được quy định cụ thể tại Sửa đổi 1: 2015 QCVN 72: 2013/BGTVT trong đó đã có quy định cho tàu chở công te nơ. Tùy thuộc nhu cầu của chủ tàu, đơn vị thiết kế nghiên cứu thiết kế tàu chuyên dụng chở công te nơ, tận dụng tối đa sức chở của tàu để xếp công te nơ, đồng thời, thỏa mãn quy định của Sửa đổi 1: 2015 QCVN 72: 2013/BGTVT và các quy định khác có liên quan. |
| 9 | Ông Nguyễn Ngọc Khánh – Phó giám đốc ICD Tanamexco | Đề nghị Bộ GTVT kiến nghị lên Chính phủ cho kéo dài hoạt động của khu ICD Trường Thọ đến năm 2025 (vì hiện tại chưa có địa điểm để di dời và đây là một cảng vệ tinh cho hàng nội địa, giảm tải cho vận tải bộ, hàng qua khu vực cảng Cái Mép, cảng Nước sâu 80% đi qua khu ICD Trường Thọ) | - Tại Quyết định số 1108/QĐ-BGTVT ngày 26/4/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt chi tiết cảng ĐTNĐ phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, khu cảng Trường Thọ (gồm các cảng: Phúc Long, ICD Tây Nam, ICD3-Phước Long) có công suất là 3,0 triệu tấn/năm được xây dựng quy hoạch trên cơ sở cập nhật các số liệu theo hiện trạng, không quy hoạch phát triển thêm quy mô.  - Tại Quyết định số 66/2009/QĐ-UBND ngày 14/9/2009 của UBND Thành phố Hồ Chí Minh quy hoạch mạng lưới giao thông đường thủy và cảng bến khu vực Thành phố đến năm 2020, khu cảng Trường Thọ giữ nguyên quy mô, chỉ được phép hoạt động, khai thác đến năm 2020. Hiện nay, UBND Thành phố Hồ Chí Minh đang giao các Sở, ban, ngành tiến hành nghiên cứu dự án đầu tư xây dựng cụm cảng trung chuyển - ICD mới tại Phường Long Bình, Quận 9 để phục vụ di dời Cụm cảng Trường Thọ hiện hữu tại Phường Trường Thọ, Quận Thủ Đức.  - Bộ GTVT đã có các văn bản số 10944/BGTVT-KHĐT ngày 15/10/2013 và văn bản số 10644/BGTVT-KHĐT ngày 26/8/2014 ủng hộ chủ trương của Thành phố Hồ Chí Minh không mở rộng, chỉ khai thác khu bến cảng Trường Thọ theo hiện trạng đến năm 2020, sau năm 2020 sẽ di dời cảng theo quy hoạch.  - Trên cơ sở đề nghị của UBND Thành phố Hồ Chí Minh, căn cứ lộ trình di dời khu bến cảng theo quy hoạch được duyệt, Bộ GTVT đã có văn bản số 16486/BGTVT-KHĐT ngày 24/12/2014 thống nhất chủ trương đẩy nhanh tiến độ di dời khu bến cảng Trường Thọ ra ngoài phạm vi nội đô của Thành phố Hồ Chí Minh; đồng thời đề nghị các doanh nghiệp thuộc khu cảng thủy nội địa, ICD Trường Thọ nghiên cứu, xây dựng kế hoạch di dời cơ sở vật chất, hoạt động sản xuất kinh doanh tại khu ICD Trường Thọ ra khỏi nội đô Thành phố Hồ Chí Minh để triển khai thực hiện theo quy định về quản lý đầu tư xây dựng và các quy định khác có liên quan. Tuy nhiên đến nay, các doanh nghiệp chưa xây dựng được lộ trình cụ thể để triển khai di dời theo quy hoạch; một số doanh nghiệp tiếp tục đề nghị kéo dài hoạt động của khu bến cảng đến năm 2025 trong khi tình hình ùn tắc giao thông tại khu bến Trường Thọ ngày càng nghiêm trọng do phải thông qua lượng hàng hóa ngày một tăng cao.  Để đảm bảo việc di dời khu cảng Trường Thọ sớm được triển khai mà không ảnh hưởng đến việc thông qua hàng hóa của khu vực; đảm bảo điều kiện sản xuất kinh doanh, quyền lợi chính đáng của các doanh nghiệp và đời sống người lao động, đề nghị Công ty Tanamexco nói riêng và các doanh nghiệp khai thác tại khu cảng thủy nội địa, ICD Trường Thọ nói chung chủ động, nghiêm túc thực hiện Quy hoạch chi tiết cảng ĐTNĐ và Quy hoạch mạng lưới giao thông đường thủy và cảng bến khu vực thành phố Hồ Chí Minh; khẩn trương xây dựng kế hoạch di dời cảng trình cấp thẩm quyền theo quy định |
| 10 | Ông Trịnh Quốc Đạt – Chủ tịch Hội vận tải biển Diêm Điền | 1. Đề nghị Bộ GTVT sớm có chủ trương phát triển đội tàu SB đến mức độ nào trong phạm vi cho phép (tàu có trọng tải lớn nhất là bao nhiêu ? )  2. Kiến nghị có bằng cấp chứng chỉ làm việc trên tàu biển, khi chuyển sang tàu SB không phải học lại  3. Thuế VAT 10% đối với các doanh nghiệp vận tải VRSB gây khó khăn cho doanh nghiệp (vì chỉ được khấu trừ 5% đầu, 5% còn lại không được khấu trừ vào đâu) | 1. Với mục tiêu tận dụng điều kiện tự nhiên sẵn có, nhằm giảm áp lực cho đường bộ và kết nối hài hòa các phương thức vận tải, Bộ Giao thông vận tải đã công bố tuyến vận tải ven biển từ Bắc đến Nam. Việc hình thành và phát triển tuyến vận tải ven biển là một bước đột phá lớn trong kết nối phương thức vận tải sông - ven biển nhằm giảm tải cho tuyến đường bộ Bắc - Nam. Hiện nay, theo quy định tại Thông tư số 36/2016/TT-BGTVT ngày 24/11/2016 sửa đổi 1:2015 QCVN 72: 2013/BGTVT quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa thì chỉ giới hạn chiều dài thiết kế của phương tiện ***(thiết kế từ 20 mét đến 140 mét)*** chứ không giới hạn về trọng tải của phương tiện. Hiện Bộ GTVT đã giao cho các cơ quan, đơn vị liên quan nghiên cứu, xem xét để hạn chế việc đóng các phương tiện quá lớn.  2. Phương tiện mang cấp VR-SB ngoài việc hoạt động trên các tuyến ven biển đã được công bố thì phương tiện còn hoạt động trên các tuyến đường thủy nội địa. Do vậy, người điều khiển phương tiện mang cấp VR-SB ngoài kỹ năng nghiệp vụ về hàng hải còn phải am hiểu một số kiến thức, kỹ năng liên quan đến lĩnh vực đường thủy nội địa như: Luật Giao thông ĐTNĐ; luồng chạy tàu thuyền; âm hiệu, tín hiệu, báo hiệu... do vậy để chuyển đổi từ thuyền viên tàu biển sang thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa phải dự thi là hết sức cần thiết nhằm đảm bảo vận hành phương tiện an toàn trên các tuyến vận tải thủy nội địa.  3. Theo điều 4, Điều 9, Điều 10 của Thông tư 219/2013/TT-BTC ngày 31/12/2013 của Bộ Tài chính về Hướng dẫn thi hành Luật Thuế giá trị gia tăng và Nghị định số 209/2013/NĐ-CP ngày 18/12/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều Luật Thuế giá trị gia tăng thì mức thuế giá trị gia tăng đối với hoạt động dịch vụ vận tải theo phương pháp khấu trừ là 10%. Như vậy mức thuế giá trị gia tăng đang áp dụng với các doanh nghiệp vận tải VRSB là mức chung đối với các hình thức vận tải khác ở Việt Nam. Tuy nhiên, để tạo điều kiện cho doanh nghiệp phát triển, Bộ GTVT sẽ đề xuất với Bộ Tài chính để nghiên cứu có giải pháp phù hợp. |
| 11 | Thượng tá Nguyễn Vĩnh Giang – Trưởng phòng Hướng dẫn công tác tuần tra kiểm soát giao thông đường thủy nội địa | Trong báo cáo chưa đánh giá về đầu tư, sự phát triển hạ tầng, hệ thống phao tiêu, biển báo, hệ thống cảng, bến đề nghị bổ sung đánh giá cụ thể tình hình luồng tuyến, phao tiêu, cảng bến, tĩnh không cầu. ( khó khăn vướng mắc)  - Trong báo cáo chưa đề cập đến công tác đảm bảo trật tự an toàn ( các cơ quan làm công tác kiểm tra xử lý lực lượng cảnh sát đường thủy, lực lượng Bộ đội biên phòng)  - Đề nghị các cơ quan nhà nước thuộc Bộ GTVT trao đổi thông tin liên quan đến chủ trương phát triển tuyến ven biển, trao đổi thông tin về cơ sở hạ tầng, thuyền viên, người lái phương tiện và hoạt động giao thông tuyến ven biển để phối hợp tổ chức triển khai.  - Đề nghị cơ quan nhà nước thuộc Bộ GTVT phối hợp với lực lượng cảnh sát đường thủy để triển khai công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông, trật tự xã hội trên tuyến ven biển. ( Chủ trương của Bộ Công an: đảm bảo trật tự an toàn giao thông trật tự trên đường thủy nội địa trên tinh thần tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động theo đúng quy định của pháp luật) | Bộ GTVT tiếp thu ý kiến đóng góp và sẽ bổ sung vào báo cáo.  - Quy chế phối hợp liên ngành giữa 3 Cục: Cục Cảnh sát giao thông, Cục Đăng kiểm Việt Nam và Cục Đường thủy nội địa Việt Nam được tổ chức thường xuyên, các thông tin liên quan liên tục được trao đổi và cập nhật. |
| 12 | Ông Đinh Văn Hán – Giám đốc Công ty Hàng hải Hưng Long | 1. Đề nghị dùng luôn bằng Hàng hải khi điều khiển phương tiện thủy nội địa  2. Kiến nghị về định biên tàu: từ tàu 1.000 – 2000T bớt 01 máy phó, 01 thuyền phó; từ 2000 T trở lên có thể có 2 thuyền phó cấp bậc khác nhau.  3. Kiến nghị khi sửa đổi 02 thông tư: 02/2017/TT-BGTVT và 04/2017/TT-BGTVTcó sự tham gia đóng góp ý kiến của doanh nghiệp để Thông tư ra đời sát với thực tế. | 1. Thuyền viên làm việc trên tàu biển khi chuyển sang làm việc trên PTTNĐ phải chuyển đổi GCNKNCM thuyền trưởng, máy trưởng, CCCM tàu biển sang GCNKNCM thuyền trưởng, máy trưởng, CCCM PTTNĐ nhằm thống nhất chung công tác quản lý nhà nước và áp dụng pháp luật về Giao thông đường thủy nội địa.  2. Định biên an toàn tối thiểu trên PTTNĐ thực hiện theo quy định tại Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT ngày 14/9/2015, Thông tư số 04/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định phạm vi, trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện và định biên an toàn tối thiểu trên PTTNĐ.  3. Trong thời gian tới, Bộ GTVT nghiên cứu, đánh giá quá trình triển khai thực hiện VBQPPL, ưu nhược điểm, hạn chế, tồn tại, vướng mắc, bất cập cần khắc phục, sửa đổi, bổ sung, thay thế, hoàn thiện và sẽ có phương hướng sửa đổi, bổ sung, thay thế cụ thể. Trong quá trình thực hiện, Bộ GTVT sẽ lấy ý kiến tham gia của các doanh nghiệp. Bộ GTVT mong nhận được sự hợp tác góp ý của các doanh nghiệp. |
| 13 | Ông Nhâm Chiến Công – Công ty cp vận tải thủy Chiến Công | 1. Đề nghị phân cấp lại định biên cho tàu SB, tàu dưới 1000T, tàu dưới 2000T theo phương pháp như tàu biển.  2. Kiến nghị khi làm thủ tục rời cảng tại cảng Hải Phòng có thêm bộ phận làm thủ tục vì tàu SB vào làm thủ tục rất đông. | 1. Định biên an toàn tối thiểu trên PTTNĐ thực hiện theo quy định tại Thông tư số 47/2015/TT-BGTVT ngày 14/9/2015, Thông tư số 04/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định phạm vi, trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện và định biên an toàn tối thiểu trên PTTNĐ. Trong thời gian tới, Cục Đường thuỷ nội địa Việt Nam sẽ gửi văn bản đến các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp nghiên cứu, đánh giá quá trình triển khai thực hiện VBQPPL, ưu nhược điểm, hạn chế, tồn tại, vướng mắc, bất cập cần khắc phục, sửa đổi, bổ sung, thay thế, hoàn thiện và đề xuất phương hướng sửa đổi, bổ sung, thay thế cụ thể để Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổng hợp, báo cáo Bộ Giao thông vận tải.  2. Ngay sau khi nhận được phản ánh của doanh nghiệp, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đã trao đổi trực tiếp với kiến nghị nêu trên của Công ty Cổ phần vận tải thủy Chiến Công, cụ thể: Tàu Chiến Công 07 mang cấp VR-SB (NĐ-1784, trọng tải toàn phần 4.099 tấn, tổng dung tích 1947GT) của Công ty lần đầu đến cảng Hải Phòng vào ngày 26/11/2017 do thuyền viên của tàu trực tiếp làm thủ tục nên chưa nắm rõ thủ tục ra, vào cảng theo quy định đối với tàu biển tại Khoản 5 Điều 72 của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải.  Khu vực cảng biển Hải Phòng trung bình hàng ngày có 50 đến 55 lượt tàu biển và phương tiện mang cấp VR-SB vào, rời cảng. Trong đó khoảng 35-40 lượt là tàu container và tàu chở hàng lỏng chạy chuyên tuyến. Số còn lại là tàu hàng rời và phương tiện mang cấp VR-SB. Hiện nay, các tàu xuất, nhập cảnh khai báo, làm thủ tục qua Cổng thông tin một cửa quốc gia đạt tỉ lệ 100%; các tàu biển hoạt động tuyến nội địa khai báo, làm thủ tục qua Cổng thông tin một cửa quốc gia đạt 92%. Các phương tiện mang cấp VR-SB làm thủ tục trực tiếp tại Trụ sở Cảng vụ. Thời gian làm thủ tục như sau: Đối với tàu chuyên tuyến hết khoảng 10 phút, tàu lần đầu đến cảng hết khoảng 15 phút, phương tiện mang cấp VR-SB hết khoảng 10 phút.  Thực hiện thủ tục ra, vào cảng đối với phương tiện VR-SB chủ yếu là do thuyền viên tự thực hiện khai báo, trong khi chưa tham gia tập huấn kỹ năng khai báo thủ tục điện tử cho tàu vào, rời cảng do Cảng vụ hàng hải tổ chức tập huấn. Trong trường hợp gió mùa cấp 5 thì các tàu phân cấp VR-III, VR-SB không được chấp thuận rời cảng nên sau khi kết thúc gió mùa cấp 5 các chủ tàu, đại diện chủ tàu đồng loạt làm thủ tục cho tàu rời cảng, trong khi chưa có kỹ năng khai báo thủ tục điện tử dẫn đến kéo dài thời gian làm thủ tục tàu rời cảng.  Bộ GTVT tiếp tục chỉ đạo tăng cường hỗ trợ làm thủ tục vào, rời cảng đối với các phương tiện VR-SB lần đầu đến cảng hoặc thời điểm nhiều tàu cùng đến làm thủ tục để hướng dẫn kỹ năng khai báo thủ tục điện tử, giảm thời gian chờ của người làm thủ tục. |
| 14 | Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng | Đề nghị trang bị thiết bị tự động nhận dạng AIS cho phương tiện SB | Việc quy định bắt buộc phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB phải lắp đặt thiết bị nhận dạng tự động AIS để kiểm soát vùng hoạt động của các phương tiện trong phạm vi 12 hải lý đã được Cục Đăng kiểm VN nghiên cứu báo cáo Bộ đưa vào nội dung của Thông tư sửa đổi Thông tư số 61/2013/TT-GTVT ngày 31/12/2013 ban hành QCVN 72: 2013/BGTVT và Thông tư số 36/2016/TT-BGTVT ngày 24/11/2016 sửa đổi 1:2015 QCVN 72: 2013/BGTVTquy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa. Dự kiến ban hành trong thời gian tới. |