

Hà Nội, ngày tháng năm 2016

## **BÁO CÁO TẠI HỘI NGHỊ TIẾP XÚC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI THỦY VÀ CẢNG THỦY NỘI ĐỊA (LẦN 3)**

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải về tháo gỡ khó khăn, vướng mắc cho các doanh nghiệp, cũng như cải cách thủ tục hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh, thúc đẩy vận tải thủy nội địa phát triển góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia; thời gian qua, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã tổ chức 02 Hội nghị Đối thoại doanh nghiệp vận tải thủy, cảng thủy nội địa (ngày 21 tháng 4 năm 2015 và ngày 16 tháng 4 năm 2015), nhằm giúp các cơ quan quản lý nhà nước tiếp cận với tình hình hoạt động thực tế của doanh nghiệp vận tải thủy, cảng thủy nội địa trên cả nước, đồng thời nắm bắt được các khó khăn, vướng mắc của doanh nghiệp; từ đó đưa ra các giải pháp để tháo gỡ những bất cập, hỗ trợ các doanh nghiệp có thể sản xuất, kinh doanh thuận lợi, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, khai thác hiệu quả vận tải thủy và cảng thủy nội địa.

Hội nghị đã thu hút được sự quan tâm cũng như nhận được sự ủng hộ của rất nhiều doanh nghiệp cảng thủy nội địa, vận tải thủy trên phạm vi cả nước. Tại các Hội nghị, Cục Đường thủy nội địa tổng hợp được 16 câu hỏi và kiến nghị của các doanh nghiệp. Cụ thể, trong 16 câu hỏi có 6 câu về những vướng mắc liên quan đến nạo vét duy tu, nâng cấp kết cấu hạ tầng luồng, 05 câu về những vướng mắc liên quan đến thủ tục hành chính tại cảng, bến thủy nội địa, 05 câu hỏi về phương tiện, thuyền viên.

### **I. KẾT QUẢ THÁO GỖ KHÓ KHĂN CỦA DOANH NGHIỆP TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI THỦY, CẢNG THỦY NỘI ĐỊA**

Trong 16 câu hỏi và kiến nghị nêu trên, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã trực tiếp trả lời tại Hội nghị và trả lời bằng văn bản đến các doanh nghiệp, cụ thể như:

#### **1. Đối với các đề xuất, kiến nghị thuộc thẩm quyền của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam.**

- Liên quan đến kiến nghị về quy hoạch quản lý vùng nước ĐTNĐ về một mối (trong 01km có 2 đơn vị quản lý như cảng xi măng Hà Tiên do cảng vụ trung ương quản lý, vùng nước ICD gần đó do cảng vụ thành phố Hồ Chí Minh quản lý) tàu qua lại vùng nước khu vực này mất 2 lần phí: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã chỉ đạo Cảng vụ ĐTNĐ khu vực III phối hợp với Cảng vụ ĐTNĐ TP. Hồ Chí Minh chỉ thu phí 1 lần đối với phương tiện vào làm hàng tại các cảng, bến trong khu vực này, theo hướng phương tiện vào cảng, bến thuộc phạm vi quản lý của đơn vị nào thì đơn vị đó thu phí, lệ phí.

- Liên quan đến kiến nghị về giải pháp đảm bảo cho các phương tiện thủy đi lại an toàn trên tuyến vận tải Hải Phòng - Việt Trì khi trên tuyến có Cầu Đuống và một số vị trí khan cạn như Cao Đại, Trung Châu rất khó khăn cho cho phương tiện thủy qua lại khi mực nước xuống thấp:

+ Đối với khu vực cầu Đuống Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã kêu gọi nhà đầu tư (liên danh HJC- Thăng Lợi) lập đề xuất dự án; nhà đầu tư đang xin ý kiến của UBND thành phố Hà Nội về phương án xây dựng cầu đường bộ tách riêng khỏi cầu đường sắt, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam có văn bản yêu cầu nhà đầu tư phối hợp với tư vấn đẩy nhanh tiến độ hoàn thiện hồ sơ đề xuất dự án để kịp thời báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

+ Đối với các vị trí khan cạn trên tuyến (khu vực Cao Đại, Trung Châu) sau khi các cụm kè của dự án WB6 hoàn thiện, diễn biến lũ lụt tại khu vực này đã dần ổn định, đảm bảo độ sâu chạy tàu. Đầu tháng 3 năm 2016 do điều tiết nước của các nhà máy thủy điện nên mực nước xuống thấp, có 5 ngày độ sâu bị hạn chế, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã chỉ đạo đơn vị quản lý bảo trì thông báo và triển khai điều tiết đảm bảo giao thông. Để tháo gỡ khó khăn cho các phương tiện thủy lưu thông qua khu vực khi mực nước xuống thấp Cục Đường thủy nội địa Việt Nam chấp thuận cho Công ty Cổ phần Việt Xuân Mới thực hiện nạo vét đảm bảo giao thông, kết hợp tận thu sản phẩm theo hình thức xã hội hóa.

- Liên quan đến kiến nghị “phương tiện thủy nội địa khi vào và rời cảng bến thủy nội địa yêu cầu phải xuất trình hóa đơn xuất kho của hàng hóa có liên quan; đề nghị tạo điều kiện cho doanh nghiệp khi chờ hàng đã có hợp đồng vận chuyển của chủ hàng và lệnh điều động tàu của đơn vị vận tải: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã ban hành Quy trình kiểm tra phương tiện tại cảng, bến thủy nội địa và nêu rõ chỉ kiểm tra 1 trong ba loại giấy tờ là: hợp đồng vận chuyển hoặc hóa đơn xuất kho hoặc giấy vận chuyển, đồng thời rà soát các nội dung của Thông tư số 50/2014/ TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung cho phù hợp tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp trình Bộ Giao thông vận tải ban hành trong tháng 8/2016.

- Liên quan đến việc Hợp tác xã xác nhận phương tiện thủy bốc xếp ở bến là không hợp lý phải yêu cầu Đảng ủy UBND xác nhận mới hợp lý, gây khó khăn cho doanh nghiệp: Giấy phép rời cảng, bến được pháp luật quy định tại Thông tư số 50/2014/TT-BGTVT có giá trị xác nhận việc phương tiện rời cảng, bến cuối cùng và chỉ được cảng vụ đường thủy nội địa hoặc Ban quản lý bến cấp. Do đó, xác nhận của Đảng ủy, UBND nơi đến là không có giá trị pháp lý khi phương tiện làm thủ tục vào cảng, bến tiếp theo.

- Liên quan đến việc thời gian vừa qua bến bãi khu vực đồng bằng sông Cửu Long được cấp phép nhiều, bến có quy mô và năng lực bốc xếp nhỏ không đáp ứng được nhu cầu thực tế, đề nghị có quy hoạch bến thủy nội địa, nâng cao năng lực xếp dỡ cho các bến bãi để kịp thời đáp ứng nhu cầu thực tế: Theo quy định tại Điều 4, Thông tư 50/2014/TT-BGTVT ngày 17/10/2014 của Bộ GTVT quy định về quản lý cảng, bến thủy nội địa Chủ tịch UBND tỉnh, thành phố trực

thuộc trung ương phê duyệt, tổ chức thực hiện quy hoạch bến thủy nội địa trên phạm vi quản lý của tỉnh, thành phố.

Hiện nay, đã có 19/63 địa phương có Quy hoạch phát triển GTVT ĐTNĐ; 05/63 địa phương đang lập quy hoạch phát triển GTVT ĐTNĐ; 05/63 địa phương có quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa; 02/63 địa phương đang lập quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa; Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã có văn bản đôn đốc các địa phương hoàn thiện quy hoạch phát triển đường thủy nội địa và quy hoạch cảng bến thủy nội địa, đồng thời Cục xây dựng tiêu chuẩn về cảng, bến thủy nội địa để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp làm căn cứ đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa.

- Liên quan đến đề nghị cải cách thủ tục hành chính tại cảng vụ ĐTNĐ để tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp khi làm thủ tục ra, vào cảng bến thủy nội địa: Cục đã tiến hành xây dựng cơ sở dữ liệu phương tiện thủy nội địa và triển khai phần mềm cấp phép phương tiện ra vào cảng, bến thủy nội địa kể từ tháng 10 năm 2015. Dự thảo, Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư 50, Cục đã đề nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung quy trình các hình thức làm thủ tục cho phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa bằng hình thức điện tử, tin nhắn; trình Bộ Giao thông vận tải quy trình rút gọn thủ tục đối với phương tiện thường xuyên vào, rời cảng bến thủy nội địa.

- Liên quan đến kiến nghị tạo điều kiện cho các phương tiện thủy nội địa hoạt động trên tuyến vận tải qua biên giới Việt Nam, Campuchia được làm thủ tục 24/24: 16/12/2015 Bộ Giao thông vận tải đã khai trương dịch vụ công trực tuyến theo cơ chế hải quan 1 cửa mức độ 3. Hiện nay, Tổng Cục hải quan đã cấp cho các doanh nghiệp vận tải thủy qua biên giới Việt Nam-Campuchia mật khẩu để làm thủ tục trực tuyến. Đối với doanh nghiệp vận tải thủy qua biên giới có nhu cầu vận chuyển hàng hóa, đi lại ngoài giờ hành chính báo trước cho Hải quan cửa khẩu để Hải quan bố trí cán bộ làm thủ tục. Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 172/HTQT ngày 01/4/2015 gửi Bộ trưởng Bộ Giao thông công chính Vương quốc Campuchia về tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho vận tải thủy qua lại biên giới giữa hai nước. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tiếp tục có văn bản báo cáo Bộ Giao thông vận tải về vấn đề này, để Bộ Giao thông vận tải làm việc với phía Campuchia trong thời gian tới.

- Liên quan đến đề nghị kiểm soát về đóng mới phương tiện để tránh việc đóng mới phương tiện tràn lan ảnh hưởng đến việc phát triển phương tiện sau này: Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy nội địa đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (tại Quyết định số 4146/QĐ-BGTVT ngày 19/11/2015).

- Liên quan đến đề nghị xem xét trong đào tạo thuyền trưởng hạng nhất và thuyền trưởng đi ven biển phải tốt nghiệp cấp 3, tuy nhiên trên thực tế ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long rất ít người đáp ứng được quy định này, trong khi tay nghề có thể đáp ứng để đi các tuyến ven biển và điều khiển được phương tiện có trọng tải từ 500 tấn chở lên: Hiện nay, đội tàu ngày càng được đổi mới, đầu tư trang thiết bị tiên tiến, hiện địa, đòi hỏi đội ngũ thuyền viên, người lái phương

tiện thủy nội địa phải được đào tạo cơ bản để có trình độ kỹ thuật, chuyên môn nghiệp vụ và tay nghề cao; do đó điều kiện dự thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng nhất hoặc máy trưởng hạng nhất, thuyền trưởng đi ven biển có bằng tốt nghiệp phổ thông trung học hoặc tương đương là phù hợp và rất cần thiết. Tuy nhiên, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đang nghiên cứu báo cáo Bộ Giao thông vận tải đề xuất quy định đối với người có bằng và giấy chứng nhận khả năng chuyên môn của ngành hàng hải để sửa đổi cho phù hợp.

- Liên quan đến câu hỏi “phương tiện SI có vận chuyển hàng đi từ Campuchia, cảng Đồng Tháp đi tuyến kênh Chợ Gạo - Đồng Tranh ra cảng Cái Mép được không? Để tiết kiệm chi phí vận tải: tuyến Đồng Tranh ra cảng Cái Mép đi ra ngoài vịnh Gành Rái không phải là vùng SI vì vậy các phương tiện SI không thể đi theo tuyến trên ra cảng Cái Mép. Tuyến Đồng Tranh ra cảng Cái Mép là tuyến vận tải ven bờ biển đã được Bộ GTVT công bố, để đi được tuyến trên, phương tiện cần phải mang cấp VR-SB.

## **2. Đối với các kiến nghị nằm ngoài thẩm quyền của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam.**

Cục đã kiến nghị Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành liên quan có những chính sách, giải pháp phù hợp để tạo môi trường kinh doanh công bằng, thuận lợi nhất cho các doanh nghiệp, trong đó có một số nội dung như:

- Liên quan đến kiến nghị cần có giải pháp nâng cao tính không các cầu Bình Lợi, cầu Ghềnh, cầu Đồng Nai cũ để phát triển được các cảng ở miền Đông Nam Bộ: cầu đường sắt Bình Lợi đã được Bộ GTVT khởi công dự án ngày 28/4/2015 theo hình thức BOT, hiện tại nhà đầu tư đang hoàn thiện Hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công để triển khai trong tháng 3 năm 2016 mố trụ dưới nước; đối với cầu Ghềnh đang được thi công có kích thước khoang thông thuyền đạt tiêu chuẩn cấp III tính không thông thuyền 6m. Bộ Giao thông vận tải chấp thuận cho thanh thải các vật chướng ngại có ảnh hưởng đến luồng và hành lang luồng trên sông Đồng Nai, để thuận lợi cho giao thông thủy nội địa.

- Liên quan đến kiến nghị “có giải pháp đầu tư, đưa vào sử dụng kênh Mương Khai (nối giữa sông Tiền và sông Hậu) để tiết kiệm quãng đường từ đó giảm giá thành và nâng cao năng lực cạnh tranh của vận tải thủy nội địa: kênh Mương Khai - Đốc Phủ Hiền dài 20,8km nối sông Tiền với sông Hậu thuộc tuyến đường thủy nội địa địa phương đã được UBND tỉnh Đồng Tháp quy hoạch cấp III tại Quyết định số 627/QĐ-UBND ngày 02/8/2012. Ngày 11/5/2015 Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức họp về dự án đầu tư 04 cầu yếu trên tuyến quốc lộ 80 và kết hợp cải tạo tuyến đường thủy nội địa kênh Mương Khai - Đốc Phủ Hiền do Công ty CP tư vấn xây dựng 625 lập. Tuy nhiên, với chiều dài 20,8km nguồn kinh phí giải phóng mặt bằng lớn, tính khả thi không cao, nên Bộ Giao thông vận tải đã yêu cầu bỏ hạng mục đầu tư cải tạo nâng cấp kênh Mương Khai-Đốc Phủ Hiền.

- Liên quan đến kiến nghị các cầu phao trên sông (đặc biệt là cầu phao Tân Lang thuộc Kim Bảng, Hà Nam) gây phiền hà cho phương tiện thủy nội địa

qua lại, phải nộp phí thì mới mở cho phương tiện qua; khu vực cầu phao hệ thống bao hiệu ĐTNĐ bố trí không hợp lý gây khó khăn cho các phương tiện thủy đi lại qua khu vực và gây mất an toàn giao thông: Ngày 23/4/2015 Sở GTVT Hà Nam đã có văn bản số 586/SGTVT-QLVT gửi UBND huyện Kim Bảng về kiến nghị của doanh nghiệp, các cơ quan chức năng đã kiểm tra và yêu cầu UBND xã Tân Sơn, đơn vị quản lý cầu phao: lắp đặt bổ sung, hoàn thiện hệ thống biển báo ATGT còn thiếu, biển báo khoang thông thuyền, biển báo thông báo giờ đóng mở cầu phao, mức thu phí phương tiện đường bộ qua cầu; thực hiện thông báo rộng rãi trên các phương tiện thông tin đại chúng về giờ đóng mở cầu phao; phối hợp với cơ quan quản lý ĐTNĐ khu vực để nghiên cứu tình hình thủy văn, điều kiện khai thác giao thông đường bộ, tình hình hoạt động của phương tiện thủy để xây dựng lịch đóng mở cầu phao cho phù hợp; yêu cầu UBND xã Tân Sơn và đơn vị quản lý cầu phao cam kết không thu phí phương tiện thủy khi qua cầu phao Tân Lang.

- Liên quan đến kiến nghị về doanh nghiệp đã đầu tư rất nhiều vào phương tiện chở khách đóng năm 1991 (năm 2013 đã thay toàn bộ máy và giữ lại vỏ) đến năm 2015 tàu có niên hạn trên 20 năm phải dừng hoạt động: theo quy định tại Nghị định 111/NĐ-CP có quy định tàu cao tốc, tàu chở khách cao tốc có niên hạn trên 20 tuổi không được sử dụng, tàu của doanh nghiệp đưa vào sử dụng từ năm 1991 đến nay đã 24 tuổi không được phép sử dụng; để tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp tìm tàu mới, Nghị định của Chính phủ có quy định thời gian là 02 năm kể từ 05/01/2015 các doanh nghiệp phải có kế hoạch thay thế tàu này bằng tàu mới.

- Liên quan đến đề nghị Cục Đăng kiểm Việt Nam hướng dẫn cho người đóng tàu (tàu trên 1000 tấn) trong quá trình đóng tàu thì thiết kế hầm hàng sau này có thể chở hàng tổng hợp và chở container khi có hàng container: Quy chế 72:2013/BGTVT được ban hành từ tháng 12/2014 và có hiệu lực từ tháng 02/2015 không cấm việc này và hoàn toàn thực hiện được; đề nghị các doanh nghiệp nếu có dự định đóng các tàu vừa chở hàng, vừa chở container thì phải đưa ra các yêu cầu này để các đơn vị thiết kế thực hiện, như vậy sẽ đáp ứng được yêu cầu của các doanh nghiệp.

## **II. MỘT SỐ GIẢI PHÁP TRONG THỜI GIAN TỚI**

Với phương châm hành động của toàn ngành Đường thủy nội địa là “Công khai, minh bạch, thuận lợi, hiệu quả, đúng pháp luật”, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam sẽ tiếp tục triển khai quyết liệt các giải pháp nhằm tháo gỡ những bất cập, hỗ trợ các doanh nghiệp có thể sản xuất kinh doanh thuận lợi, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, khai thác hiệu quả vận tải thủy, cảng thủy nội địa với các nhiệm vụ trọng tâm như:

### **I. Đối với cơ quan quản lý nhà nước**

1. Tập trung hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật Nghị định Quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên và người lái phương tiện thủy nội địa; các Thông tư sửa đổi, bổ sung của Bộ Giao thông vận tải có liên quan đến quy định về quản lý đường thủy nội địa, vận tải hành khách, cảng

bến thủy nội địa; quy hoạch phát triển hệ thống cảng thủy nội địa khu vực miền Bắc, miền Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

2. Triển khai các giải pháp để thực hiện Quy hoạch điều chỉnh phát triển giao thông đường thủy nội địa đến năm 2020 định hướng đến năm 2030.

3. Tiếp tục triển khai Quyết định số 47/QĐ-TTg ngày 15/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế chính sách khuyến khích phát triển vận tải thủy nội địa;

4. Tiếp tục lấy ý kiến của các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa, doanh nghiệp kinh doanh cảng, bến thủy nội địa đề xuất Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ ban hành cơ chế chính sách cụ thể thúc đẩy vận tải thủy nội địa phát triển tương xứng với tiềm năng.

5. Tiếp tục triển khai Kế hoạch thực hiện Quyết định số 1385/QĐ-BGTVT ngày 17 tháng 4 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về Đề án Tái cơ cấu vận tải thủy nội địa đến năm 2020.

6. Xây dựng đề án về lắp đặt thiết bị giám sát hành trình (AIS) đối với một số loại hình phương tiện thủy nội địa.

7. Không ngừng đổi mới, cải cách thủ tục hành chính, áp dụng khoa học công nghệ mới trong công tác đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa; cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa theo hướng ngày càng giảm chi phí thời gian, đơn giản hóa.

8. Thực đề án “ Huy động các nguồn vốn xã hội hóa để đầu tư kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa”

9. Tăng cường tổ chức các Hội nghị đối thoại doanh nghiệp; đẩy mạnh tiếp xúc doanh nghiệp, hiệp hội để trao đổi, nắm bắt và tiếp nhận thông tin để kịp thời tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp.

## **II. Đối với các đơn vị, doanh nghiệp, HTX, cá nhân kinh doanh vận tải**

1. Nhanh chóng nắm bắt và tiếp cận những cơ chế, chính sách ưu đãi, khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa được Chính phủ ban hành tại Điều 4, Điều 5 Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 05/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế chính sách phát triển giao thông đường thủy nội địa gồm:

- Quy định xem xét miễn, giảm tiền thuê đất, thuê mặt nước đối với đầu tư xây dựng mới cảng thủy nội địa, cải tạo hệ thống kho, bãi, cầu tàu, hệ thống thoát nước và đường nội bộ của cảng thủy nội địa

- Hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa;

- Miễn lệ phí trước bạ đối với phương tiện thủy nội địa chở khách tốc độ cao và phương tiện thủy nội địa vận tải công-ten-nơ;

- Hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư mới phương tiện thủy nội địa đẩy, kéo có trọng tải 1.500 tấn và công suất máy

250 sức ngựa trở lên; phương tiện thủy nội địa tự hành và phương tiện thủy nội địa chuyên dụng có trọng tải 800 tấn trở lên vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa, phù hợp với điều kiện khai thác của tuyến đường thủy nội địa.

2. Đề nghị các doanh nghiệp căn cứ vào quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy (QĐ số 4146/2015/QĐ-BGTVT ngày 19/11/2015) để xây dựng kế hoạch phát triển đội tàu cho phù hợp với từng vùng hoạt động, từng loại hàng vận chuyển, tránh đầu tư tràn lan gây lãng phí.

3. Đề xuất cụ thể các cơ chế chính sách có liên quan đến phát triển giao thông đường thủy nội địa để tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong đầu tư, sản xuất kinh doanh.

4. Khai thác tốt nhất các tuyến ven bờ biển, nhằm kết nối với các tuyến vận tải trong sông, kênh; tích cực đổi mới phương tiện, nhất là phương tiện vận chuyển container và tham gia dịch vụ logistics.

5. Có mối liên hệ chặt chẽ, thường xuyên với các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải ĐTNĐ ở địa phương và Trung ương để phản ánh những tồn tại, bất cập trong công tác quản lý cũng như những điểm đen có nguy cơ gây mất trật tự, an toàn giao thông trên hệ thống cơ sở hạ tầng để kịp thời khắc phục, ngăn chặn kịp thời nguy cơ tai nạn giao thông.

6. Tăng cường bảo đảm an toàn trong quá trình khai thác vận tải, bốc xếp hàng hóa, đón trả hành khách nhằm tránh gây ra tai nạn, tổn thất về người và tài sản, nâng cao chất lượng dịch vụ./.