

CHƯƠNG 11 VẬN TẢI VÀ LOGISTICS

TỔNG QUAN

Với lợi thế về vị trí địa lý, lực lượng lao động và hệ thống chính trị ổn định, Việt Nam đã phát triển mạnh lĩnh vực sản xuất và kim ngạch xuất nhập khẩu cũng tăng nhanh trong những năm gần đây. Phát triển hạ tầng logistics chất lượng cao và xây dựng thủ tục hải quan tinh gọn, hiệu quả là hai mục tiêu chính Việt Nam cần đạt được để tiếp tục thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài, tăng cường năng lực cạnh tranh so với các quốc gia trong khu vực, kết nối doanh nghiệp trong nước với chuỗi cung ứng toàn cầu và trở thành trung tâm vận tải trong khu vực ASEAN.

I. CƠ SỞ HẠ TẦNG

Cơ quan liên quan: Bộ Công Thương (BCT); Bộ Tài chính (BTC); và Bộ Xây dựng (BXD)

Các thành viên EuroCham ủng hộ Quyết định 708 của Bộ Công Thương phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam.¹ Hạ tầng giao thông là một trong những yếu tố quan trọng mà Chính phủ cần đảm bảo để giảm chi phí logistics. Tuy nhiên, nếu chỉ nhìn vào khía cạnh “hạ tầng” theo khái niệm hữu hình, chúng ta sẽ không thể hiểu rõ được bản chất của lộ trình phát triển của khái niệm này. Cơ sở hạ tầng ngành logistics cần được nhìn nhận như một mạng lưới kết nối, bao gồm cả yếu tố hữu hình và các cơ chế hỗ trợ, chẳng hạn như quy trình vận hành nhằm tối ưu hóa hiệu quả của hạ tầng hữu hình. Điều này thể hiện nhu cầu phải phát triển hệ thống hạ tầng giao thông hiện có; hiện đại hóa nhà ga, cảng, hệ thống đường bộ, kho bãi để đảm bảo sử dụng hiệu quả mọi loại hình vận tải. Mục đích là đảm bảo kết nối thuận tiện giữa các trung tâm logistics với khu vực sản xuất, điểm tiêu thụ và đầu mối giao thông, đáp ứng nhu cầu phát triển lâu dài của các trung tâm logistics.

Trong bối cảnh thách thức toàn cầu, Việt Nam vẫn có thể tìm thấy cơ hội để phát triển nền kinh tế. Để làm được điều đó, Việt Nam cần củng cố nền tảng cho các ngành công nghiệp thông qua phát triển kết hợp hệ thống giao thông vận tải đường biển, đường bộ và hàng không.

1. Cơ sở hạ tầng sân bay và thủ tục an ninh

Mô tả vấn đề

Việt Nam đã có những nỗ lực đáng ghi nhận trong việc mở rộng và hiện đại hóa hạ tầng cũng như hoạt động của hệ thống cảng hàng không quốc gia, nổi bật nhất là dự án Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành, dự kiến sẽ đi vào vận hành vào cuối năm 2025. Những nỗ lực này còn được thể hiện qua việc cải thiện cơ sở vật chất tại Nhà ga T3 của Cảng Hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất. Các hành động này phù hợp với các nguyên tắc về giải pháp logistics tiên tiến và an ninh hàng không được đặt ra trong Quyết định 648 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.²

Để đạt được lộ trình phát triển và tầm nhìn đã đề ra trong Quy hoạch tổng thể, việc tập trung phát triển hạ tầng cần gắn liền với việc rà soát, đánh giá chuyên sâu về hoạt động của các cảng hàng không hiện hữu nhằm tạo cơ sở so sánh hữu ích cho việc triển khai các dự án trong tương lai. Hiện nay, quy trình an ninh hàng hóa tại các cảng hàng không quốc tế của Việt Nam yêu cầu bắt buộc soi chiếu X-quang đối với hàng hóa lẻ tại nhà ga sân bay, điều này đã dẫn đến một số chậm trễ trong vận hành. Hệ quả là lưu lượng xe tải tăng, gây ô nhiễm môi trường và làm tăng nguy cơ hư hỏng hàng hóa do bị xử lý nhiều lần không cần thiết. Ngoài ra, việc xử lý chứng từ thủ công, đặc biệt là tại Hà Nội, đang làm chậm quá trình xử lý hàng hóa, gây ra sự chậm trễ từ một đến hai ngày, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm. Do đó, cần mở rộng các cơ chế hỗ trợ quy trình hiện tại nhằm đáp ứng nhu cầu tăng trưởng trong tương lai của ngành.

1 Quyết định 708/QĐ-BCT ngày 26/03/2019 của Bộ Công Thương phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam (Quyết định 708/QĐ-BCT).

2 Quyết định 648/QĐ-TTg ngày 07 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không và sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định 648).

Khung pháp lý toàn diện về an ninh hàng hóa bằng đường hàng không của Liên minh châu Âu, được thiết lập thông qua Quy định (EC) số 300/2008 và các quy định thi hành kèm theo, cho phép tiếp cận an ninh theo mô hình nhiều lớp. Thông qua chế độ đại lý được cấp phép, khuôn khổ này cho phép thực hiện kiểm soát an ninh tại nhiều điểm khác nhau trong chuỗi cung ứng, đồng thời vẫn đảm bảo các tiêu chuẩn nghiêm ngặt. Tương tự, Chương trình Đối tác Hải quan–Thương mại Chống Khủng bố (CTPAT) của Hoa Kỳ cho thấy tính hiệu quả của phương thức kiểm tra an ninh trước khi hàng hóa đến nhà ga thông qua các đối tác đã được chứng nhận. Các khuôn khổ quốc tế đã được thiết lập này cho thấy việc kết hợp giữa an ninh và hiệu quả vận hành có thể được nâng cao thông qua quy trình kiểm tra nhiều điểm và được quản lý chặt chẽ, từ đó mang lại những góc nhìn giá trị về một mô hình thay thế hỗ trợ hiệu quả cho lĩnh vực hàng hóa hàng không đang phát triển tại Việt Nam.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Một nguyên tắc cốt lõi là cho phép sự linh hoạt trong việc đạt được các mục tiêu an ninh, đồng thời vẫn duy trì các tiêu chuẩn nghiêm ngặt. Cách tiếp cận này cho phép các cơ sở hàng hóa tại châu Âu tối ưu hóa hiệu quả soi chiếu mà không làm ảnh hưởng đến mức độ an toàn.

Với những nỗ lực đáng ghi nhận hiện nay từ Cục Hàng không Việt Nam (CAAV) trong công tác vận hành và giám sát sân bay, việc xem xét kỹ lưỡng phương án nêu trên sẽ là một hướng tiếp cận đương đại có ý nghĩa quan trọng, góp phần giảm thiểu gánh nặng về mặt hạ tầng vật lý cũng như quy định pháp lý trong bối cảnh nhiều sân bay đạt tiêu chuẩn quốc tế sẽ đi vào hoạt động đồng loạt trong thời gian tới. Nếu những thách thức này tiếp tục tồn tại, Việt Nam có nguy cơ đối mặt với tình trạng tắc nghẽn kéo dài tại các sân bay, làm suy giảm sức hấp dẫn của các trung tâm logistics và vận tải. Sự gia tăng về độ trễ và ô nhiễm có thể dẫn đến chi phí vận hành cao hơn, giảm khả năng cạnh tranh, và có thể làm mất cơ hội thu hút đầu tư nước ngoài vào hạ tầng logistics.

Giải quyết các vấn đề nêu trên sẽ giúp tinh gọn quy trình vận hành, giảm tác động môi trường, và nâng cao hiệu quả trong vận chuyển hàng hóa, từ đó định vị Việt Nam như một trung tâm logistics cạnh tranh và bền vững hơn trong khu vực Đông Nam Á.

Khuyến nghị

- Lắp đặt hệ thống, thiết bị quét X-quang ngoài nhà ga để giảm khối lượng xử lý hàng hóa bên trong nhà ga sân bay và tình trạng tắc nghẽn.
- Áp dụng hệ thống giấy tờ điện tử, bao gồm chữ ký số, để thay thế thủ tục thủ công và rút ngắn thời gian làm thủ tục.
- Đảm bảo giao thông thông suốt bằng cách đầu tư vào các nền tảng quản lý lưu lượng giao thông theo thời gian thực, sử dụng phân tích dự đoán để tối ưu lịch trình vận tải hàng hóa và xây dựng cơ chế phối hợp liên mạch giữa đơn vị cung cấp dịch vụ logistics và cơ quan quản lý sân bay.

2. Phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ và đường sắt

Mô tả vấn đề

Để khai thác tối đa tiềm năng xuất khẩu, ngành công nghiệp trong nước cần đảm bảo dòng chảy thông suốt giữa các mắt xích sản xuất. Để đạt được điều này, hạ tầng đường bộ và đường sắt trong nước cần được đầu tư đúng mức. Các dự án hiện tại phải bắt kịp tốc độ tăng trưởng nhanh chóng của khối lượng thương mại. Những dự án như Cao tốc Bắc - Nam và tuyến đường sắt cao tốc nối Hà Nội với Thành phố Hồ Chí Minh đóng vai trò thiết yếu trong việc nâng cao năng lực vận tải hàng hóa, nhưng hiện vẫn đang ở giai đoạn phát triển ban đầu.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Việc chậm hoàn thành các dự án này có thể khiến Việt Nam khó đáp ứng nhu cầu logistics trong tương lai, dẫn đến tăng thời gian và chi phí vận tải. Nếu không phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng, Việt Nam có thể bỏ lỡ nhiều cơ hội đầu tư nước ngoài và làm suy giảm vai trò của quốc gia trong thương mại khu vực. Trong trường hợp được hoàn thành sớm, các dự án này sẽ giảm đáng kể chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và tăng cường khả năng cạnh tranh của Việt Nam trong vai trò là trung tâm logistics cho thương mại quốc tế. Phát triển cơ sở hạ tầng giúp hệ thống giao thông hiệu quả, đồng bộ hơn, từ đó giảm tác động tiêu cực đến môi trường.

Khuyến nghị

- Ưu tiên hoàn thành các dự án trọng điểm như Đường cao tốc Bắc - Nam, Cảng hàng không quốc tế Long Thành để tăng cường kết nối, giảm ùn tắc theo chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, bảo đảm hoàn thành vào tháng 12 năm 2025.
- Đầu tư vào cơ sở hạ tầng đường sắt để cung cấp giải pháp thay thế khả thi cho vận chuyển hàng hóa đường dài, giảm phụ thuộc vào vận tải đường bộ và cắt giảm khí thải.
- Thúc đẩy hợp tác công-tư để đảm bảo phát triển cơ sở hạ tầng phù hợp với nhu cầu của ngành logistics và thúc đẩy đà tăng trưởng dài hạn của Việt Nam trong thương mại toàn cầu.

3. Phát triển hạ tầng cảng biển

Mô tả vấn đề

Cơ sở hạ tầng cảng biển của Việt Nam hiện nay đang cần được mở rộng và hiện đại hóa trong bối cảnh nhu cầu thương mại quốc tế ngày càng gia tăng. Hạ tầng cảng của Thành phố Hồ Chí Minh cần được nâng cấp, nay đang quá tải và phải đối mặt với hạn chế về độ sâu luồng lạch, làm giảm khả năng tiếp nhận các tàu lớn. Đây cũng là lý do Việt Nam đã chuyển sang phát triển cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (CMTV), với cơ sở vật chất hiện đại, luồng hàng hải sâu hơn và khả năng xử lý các lô hàng khối lượng lớn tốt hơn. Đồng thời, khu vực cảng Hải Phòng/Lạch Huyện ở phía bắc cũng có nhiều tiềm năng tăng trưởng, với kế hoạch nạo vét đến độ sâu -14,0 mét để tối đa công suất vận tải hàng hóa và tiếp nhận tàu siêu trọng lên đến 18.000 TEU. Đây là những giải pháp cần thiết để CMTV và Lạch Huyện trở thành trung tâm trung chuyển trong khu vực, nâng cao vị thế của Việt Nam trong mạng lưới logistics toàn cầu.

Hơn nữa, tại các cảng quốc tế của Việt Nam còn tình trạng ùn tắc container gây cản trở hoạt động của cảng. Các container tồn đọng vượt quá 90 ngày thường không được xử lý kịp thời dù đã có quy định, gây ra tắc nghẽn và giảm hiệu quả hoạt động. Điều này nhấn mạnh sự cần thiết phải tăng cường thực thi và đẩy nhanh tiến độ ra quyết định của hải quan.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Bằng cách tập trung vào những ưu tiên chiến lược này, Việt Nam có thể nâng cao vai trò trung tâm trung chuyển quan trọng của cảng CMTV và Lạch Huyện trong khu vực, đồng thời, duy trì vị thế quốc gia trong bức tranh cạnh tranh về thương mại và logistics toàn cầu. Hệ thống cảng biển là cửa ngõ quan trọng để Việt Nam hội nhập thương mại quốc tế; tuy nhiên, cơ sở hạ tầng hiện tại chưa thực sự đáp ứng hết khối lượng giao dịch thương mại ngày càng tăng. Nếu không có những giải pháp kịp thời, Việt Nam có nguy cơ tụt lại trong cuộc đua trở thành trung tâm logistics quan trọng ở khu vực Đông Nam Á.

Khuyến nghị

- **Mở rộng năng lực cảng nước sâu:** Đẩy nhanh tiến độ các dự án như mở rộng cụm cảng CMTV và phát triển cảng Lạch Huyện để đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng lớn. Các cảng nước sâu, đặc biệt ở khu vực phía Nam, đóng vai trò quan trọng trong việc tiếp nhận các tàu lớn hơn và tăng cường kết nối với các hãng tàu quốc tế.
- **Nâng cấp công nghệ vận hành cảng biển:** Đầu tư vào công nghệ vận hành cảng tiên tiến, chẳng hạn như hệ thống xử lý tự động và nền tảng theo dõi hàng hóa theo thời gian thực, để vận hành tinh giản và nâng cao hiệu quả. Triển khai các hệ thống số để theo dõi hàng hóa và quản lý thủ tục hải quan, giúp giảm tắc nghẽn và nâng cao năng suất.
- **Tăng cường kết nối liên phương thức:** Tăng cường kết nối giao thông đường bộ và đường sắt đến và đi từ hệ thống cảng biển để chuyển đổi liên mạch giữa các phương thức vận tải. Tăng cường kết nối liên phương thức để vận tải hàng hóa nhanh hơn, hiệu quả hơn đến các khu công nghiệp và trung tâm logistics trên cả nước, tránh chậm trễ trong vận chuyển hàng hóa và hỗ trợ tăng trưởng kinh tế.
- **Hiện đại hóa thủ tục hải quan:** Áp dụng quy trình thông quan phù hợp trên nền tảng số để giảm thời gian kiểm tra và làm thủ tục hải quan, tránh tình trạng tắc nghẽn tại cửa khẩu và tăng khối lượng hàng hóa thông quan. Hiện đại hóa thủ tục hải quan là giải pháp cần thiết để giúp hệ thống cảng biển Việt Nam hấp dẫn

hơn đối với các hãng vận chuyển quốc tế. Tăng cường thực thi các chính sách về container tồn đọng bằng cách đảm bảo hải quan tuân thủ thời hạn 90 ngày để kiểm tra và đưa ra quyết định xử lý, đẩy nhanh quá trình thông quan hàng hóa và giảm thiểu rủi ro tắc nghẽn.

- **Chính sách ưu đãi bổ sung:** Việt Nam có thể ban hành chính sách ưu đãi đối với tàu vận hành bằng năng lượng sạch, chẳng hạn như methanol và LNG, để khuyến khích phương thức vận tải thân thiện với môi trường tại các cảng biển của Việt Nam, góp phần vào mục tiêu phát triển bền vững và đưa ngành logistics của Việt Nam tiệm cận các tiêu chuẩn môi trường toàn cầu.

II. HẢI QUAN

Cơ quan liên quan: Bộ Tài chính (BTC); Cục Hải quan (CHQ); và Bộ Công Thương (BCT)

1. Nghiệp vụ hải quan

Mô tả vấn đề

Trong bối cảnh Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng vào thị trường toàn cầu, nghiệp vụ hải quan phải đảm bảo tính toàn diện và thường xuyên được cập nhật theo chuẩn mực quốc tế. Bằng cách củng cố, cải thiện nghiệp vụ hải quan, Việt Nam có thể duy trì bền vững dòng vốn đầu tư và dòng chảy thương mại quốc tế. Xác định trị giá hải quan vẫn đóng vai trò rất quan trọng và, để Việt Nam trở thành trung tâm trung chuyển toàn cầu, hoạt động bốc/dỡ hàng trong và giữa các khu hải quan phải đảm bảo tính linh hoạt cao hơn, song song với việc phát triển cơ sở hạ tầng và tạo điều kiện thuận lợi để thay đổi đường đi của hàng hóa.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Để hiểu rõ hơn về nghiệp vụ hải quan mà Việt Nam cần đầu tư, chúng tôi chia nhỏ thuật ngữ này thành các trụ cột sau:

a. Tuyên bố không đúng về thuế quan ưu đãi

Tồn tại nhiều mức thuế quan ưu đãi nhưng thủ tục hải quan lại khác nhau. Doanh nghiệp nhập khẩu thường khai báo sai mức thuế quan, dẫn đến sai sót trong quá trình thông quan hàng hóa. Sai sót trong khai báo thuế quan có thể khiến doanh nghiệp bị phạt, đặc biệt khi hàng hóa ban đầu được miễn thuế nhập khẩu nhưng được sử dụng trong nước hoặc khi doanh nghiệp khai báo không chính xác hoặc không đầy đủ. Những Hiệp định thương mại tự do (FTA) mà Việt Nam tham gia cũng đóng vai trò rất quan trọng với khả năng cạnh tranh toàn cầu. Số hóa và giấy chứng nhận xuất xứ nguồn gốc bản điện tử (C/O) có thể giảm chi phí và sai sót, từ đó nâng cao hiệu quả xử lý thủ tục hải quan.

b. Xác định trị giá hải quan và tham vấn trị giá hải quan

Trước tình hình kiểm tra biên giới và tham vấn trị giá hải quan đang được tăng cường áp dụng, doanh nghiệp nhập khẩu đã gặp nhiều khó khăn khi cơ quan hải quan sử dụng cơ sở dữ liệu nội bộ để thẩm tra giá trị khai báo. Vấn đề thường phát sinh khi doanh nghiệp nhập khẩu không thể chứng minh đầy đủ sự khác biệt về phương thức định giá. Doanh nghiệp thường khó dự báo được kết quả và cần thêm sự tin tưởng vào quy trình xác định trị giá hải quan bởi họ phải làm rõ cơ sở áp dụng giá tham chiếu.

Dù ghi nhận những nỗ lực trong quy trình xác định trị giá hải quan của cơ quan quản lý, chúng tôi vẫn muốn hiểu rõ hơn tính phù hợp của những chính sách hải quan mới với Hiệp định về xác định trị giá hải quan của WTO để đảm bảo tính công bằng và nhất quán. Nâng cao tính minh bạch về cơ sở lý luận và phương pháp xác định trị giá hải quan liên quan đến giá tham chiếu sẽ giúp doanh nghiệp thêm tin tưởng và sẵn sàng hợp tác với cơ quan hải quan, đồng thời thúc đẩy môi trường thương mại thuận lợi hơn.

c. Phân loại mã HS

Dù Việt Nam đã nỗ lực áp dụng mã HS thống nhất trên phạm vi toàn quốc, quá trình ra quyết định vẫn chưa thực sự đảm bảo tính minh bạch. Căn cứ pháp lý còn mơ hồ và khoảng thời gian giữa ngày ban hành và ngày có hiệu

lực quá ngắn, khiến doanh nghiệp lúng túng và gặp nhiều khó khăn trong thực hiện. Ngoài ra, việc triển khai các giải pháp số hóa có thể dẫn đến sai lệch dữ liệu hải quan, gây thêm khó khăn cho doanh nghiệp trong giai đoạn chuyển đổi.

d. Biểu mẫu EUR.1 và bước đi tiếp theo

Để được hưởng ưu đãi thuế quan từ EVFTA, hàng hóa Việt Nam khi xuất khẩu phải được kê khai đầy đủ thông tin trên biểu mẫu EUR.1 về chứng nhận nguồn gốc xuất xứ. Doanh nghiệp xuất khẩu sẽ gặp nhiều khó khăn nếu không kê khai hay kê khai không đầy đủ thông tin trên biểu mẫu, chẳng hạn như doanh nghiệp nhập khẩu EU phải nộp đủ thuế quan và mất thêm thời gian làm thủ tục nhập hàng, do đó làm tăng chi phí lưu kho, kéo dài thời gian giao hàng và ảnh hưởng đến các mối quan hệ kinh doanh. Tính cần thiết của biểu mẫu này cần được theo dõi và nghiên cứu thêm để có thể cải thiện phương thức thực hiện trong thời gian tới.

Bộ Công Thương cũng đã có biện pháp để đảm bảo nguồn cung của biểu mẫu này đến hết năm 2024. Tuy nhiên, vẫn cần phải có giải pháp lâu dài để đảm bảo rằng một biểu mẫu thông tin xuất khẩu sẽ không ảnh hưởng đến toàn bộ ngành xuất khẩu của Việt Nam và làm mất đi lợi ích của EVFTA.

Khuyến nghị

Chúng tôi xin đưa ra các khuyến nghị sau:

- Cải thiện thủ tục hải quan bằng cách phân biệt lỗi hành chính với hành vi vi phạm pháp luật, giúp hàng hóa lưu thông thông suốt và đảm bảo tính minh bạch trong xác định trị giá hải quan.
- Đẩy nhanh quá trình số hóa các quy trình hải quan, bao gồm triển khai giấy chứng nhận nguồn gốc xuất xứ bản điện tử, nhằm giảm thời gian làm thủ tục, tránh sai sót và nâng cao hiệu quả.
- Tăng cường tính rõ ràng và mức độ tuân thủ bằng cách công bố văn bản pháp lý tham khảo về mã HS, đảm bảo có đủ thời gian trước khi thực thi và tiến hành cập nhật trước hệ thống dữ liệu hải quan.
- Chuyển đổi sang hệ thống chứng nhận số an toàn và hiệu quả hơn, trên cơ sở xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức đào tạo một cách bài bản, đồng thời triển khai phương thức tự chứng nhận đối với các nhà máy đủ điều kiện và đảm bảo điều chỉnh các quy trình thực hiện của Bộ Công thương để tránh tình trạng doanh nghiệp không cung cấp biểu mẫu EUR.1 trong hồ sơ xuất khẩu.

2. Thủ tục xuất nhập khẩu tại chỗ

Mô tả vấn đề

Kể từ khi Luật Thương mại³ cùng với hàng loạt nghị định của Chính phủ và Thông tư của Bộ Tài chính được ban hành từ năm 2005 cho đến khi có Nghị định 08⁴ doanh nghiệp được phép thực hiện hoạt động xuất nhập khẩu tại chỗ. Quy định này đã tạo điều kiện thuận tiện và nâng cao tính cạnh tranh cho FDI khi doanh nghiệp có thể đặt nhà máy tại Việt Nam để tăng tỷ lệ nội địa hóa của hàng hóa sản xuất tại Việt Nam mà không phải nhập nguyên liệu từ quốc gia khác. Doanh nghiệp xuất khẩu và nhập khẩu tại chỗ cũng tiết kiệm chi phí và thời gian thực hiện đơn hàng, tăng tính sẵn sàng và sẵn có của hàng hóa trong bối cảnh ràng buộc về thời gian tiếp thị sản phẩm và đưa hoạt động sản xuất về gần thị trường tiêu thụ.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, các thương hiệu quốc tế không có sự hiện diện tại Việt Nam có xu hướng phát triển và sử dụng nguồn nguyên phụ liệu tại Việt Nam trong sản xuất sản phẩm cuối cùng. Trong thời gian qua, quan hệ thương mại ba bên giữa đơn vị sản xuất nguyên phụ liệu tại Việt Nam (nắm giữ công nghệ, kĩ năng và quy trình phát triển nguyên phụ liệu cho thương hiệu), nhà máy sản xuất thành phẩm tại Việt Nam (ký hợp đồng gia công hoặc sản xuất xuất khẩu cho thương hiệu) và thương hiệu quốc tế (không hiện diện ở Việt Nam) đã mang lại nhiều lợi ích cho môi trường kinh doanh Việt Nam nói chung và doanh nghiệp địa phương nói riêng.

Cụ thể, chính sách xuất nhập khẩu tại chỗ của Việt Nam giúp giảm chi phí logistics và thời gian giao hàng, thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài từ các thương hiệu quốc tế đặt nhà máy tại Việt Nam cũng như tăng khối lượng xuất nhập khẩu của Việt Nam nhờ thuế suất ưu đãi theo các hiệp định thương mại tự do (FTA) đã được ký kết.

³ Luật Thương mại 36/2005/QH11 ngày 14/06/2005 của Quốc hội (Luật Thương mại).

⁴ Nghị định 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan (Nghị định 08).

Mặc dù vậy, Bộ Tài chính vẫn đang cân nhắc bãi bỏ thủ tục xuất nhập khẩu tại chỗ theo quy định tại Khoản 1, Điều 35, Nghị định 08 khi đang lấy ý kiến rộng rãi về dự thảo Nghị định sửa đổi Nghị định 08. Tuy nhiên, Bộ Tài chính dường như chưa rà soát tác động tích cực của thủ tục xuất nhập khẩu tại chỗ trong thời gian qua. Đặc biệt, hoạt động sản xuất gia công của doanh nghiệp Việt Nam cũng như hoạt động đầu tư của các thương hiệu quốc tế tại Việt Nam vẫn chưa được đánh giá khi cân nhắc bỏ quy định về xuất nhập khẩu tại chỗ.

Luật Thương mại, Luật Quản lý ngoại thương và Nghị định 69⁵ đều đề cập đến nội dung “xuất khẩu tại chỗ” và “nhập khẩu tại chỗ” trong hoạt động gia công. Nếu chỉ xem xét góc độ quản lý hải quan để bỏ quy định tại Khoản 1, Điều 35, Nghị định 08 thì dường như Bộ Tài chính chưa đánh giá lợi ích của phương thức “xuất khẩu tại chỗ” và “nhập khẩu tại chỗ” đối với hoạt động gia công, cũng như chưa xem xét giá trị pháp lý của văn bản quy phạm pháp luật có hiệu lực pháp lý cao hơn theo quy định tại Điều 156, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.⁶

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Việc bãi bỏ chính sách xuất nhập khẩu tại Khoản 1, Điều 35, Nghị định 08, bao gồm quy định tại Điểm c Khoản này, sẽ làm tăng chi phí đầu vào của doanh nghiệp sản xuất, dẫn đến giá thành hàng hóa sản xuất, gia công tại Việt Nam tăng lên. Hơn nữa, hoạt động giao hàng qua kho ngoại quan thay vì trực tiếp giữa các nhà máy (theo thủ tục xuất nhập khẩu tại chỗ) hoặc phải nhập khẩu từ nước ngoài sẽ làm tăng chi phí vận hành cho doanh nghiệp và thời gian vận chuyển, làm giảm khả năng cạnh tranh của hàng hóa sản xuất tại Việt Nam. Việt Nam khi đó sẽ trở thành điểm đến đầu tư kém hấp dẫn đối với các thương hiệu quốc tế.

Khuyến nghị

- Giữ nguyên hiệu lực của Khoản 1, Điều 35, Nghị định 08, bao gồm quy định tại Điểm c Khoản này, để tiếp tục thực hiện chính sách xuất nhập khẩu tại chỗ như hiện nay.

III. PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG TRONG NGÀNH VẬN TẢI VÀ LOGISTICS

Cơ quan liên quan: Bộ Công Thương (BCT); Bộ Tài chính (BTC); Bộ Xây dựng (BXD), Bộ Nông nghiệp và Môi trường (Bộ NN&MT)

Mô tả vấn đề

Phát triển bền vững là trọng tâm chính trong định hướng phát triển của ngành vận tải và logistics. Đây là mục tiêu quan trọng đối với sự phát triển lâu dài của ngành để giảm thiểu ngoại tác tiêu cực và ảnh hưởng từ phát thải trong khai thác phương tiện vận tải. Trên phạm vi toàn cầu, các công ty đa quốc gia đã cam kết thực hiện mục tiêu phát triển bền vững, tập trung vào các lĩnh vực như nguồn cung ứng, chuỗi cung ứng và vòng đời sản phẩm. Trọng tâm trong lĩnh vực logistics là giảm phát thải carbon, hướng tới mục tiêu đưa mức phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050. Cải tạo, nâng cấp hạ tầng là một trong những giải pháp ngắn hạn nhưng về dài hạn sẽ cần sự tăng cường hợp tác và đổi mới sáng tạo của cả chính phủ và doanh nghiệp.

Chúng tôi vui mừng khi Chính phủ Việt Nam đã nâng tiêu chuẩn về hiệu suất động cơ và áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro 5 và 6 vào năm 2030, cũng như chuyển đổi sang năng lượng tái tạo khi vận hành thiết bị vận chuyển hàng hóa. Quỹ đất cho hoạt động logistics và công nghiệp được đảm bảo tối ưu để giảm nhu cầu sử dụng đất và duy trì không gian xanh, v.v. Doanh nghiệp tư nhân cũng đã triển khai nhiều sáng kiến như sử dụng nhiên liệu tái tạo/tái chế.⁷ Tuy nhiên, để tăng trưởng bền vững, Việt Nam cần xây dựng nền tảng vững chắc, dựa trên các giải pháp điều tiết mang tính khả thi để khuyến khích doanh nghiệp đổi mới và hành động.

5 Nghị định 69/2018/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý ngoại thương (Nghị định 69).

6 Theo Khoản 2, Điều 156, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật: “Trong trường hợp các văn bản quy phạm pháp luật có quy định khác nhau về cùng một vấn đề thì áp dụng văn bản có hiệu lực pháp lý cao hơn”.

7 “Vietjet tiên phong khai thác chuyến bay đầu tiên sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững SAF do Petrolimex Aviation cung cấp, giảm thải 80% carbon”, Vietjet Air, ngày 17 tháng 10 năm 2024. Xem tại <<https://www.vietjetair.com/en/news/news-1697697232035/vietjet-pioneers-operating-the-first-flights-using-sustainable-aviation-fuel-supplied-by-petrolimex-aviation-reducing-carbon-emissions-by-80-1729148856962>>, truy cập lần cuối ngày 29 tháng 10 năm 2024.

Chính phủ Việt Nam đã thể hiện cam kết mạnh mẽ đối với giao thông bền vững thông qua việc ban hành các khuôn khổ chính sách toàn diện. Một số sáng kiến đáng chú ý bao gồm Quyết định 876 (tháng 7 năm 2022)⁸ về lộ trình chuyển đổi năng lượng xanh trong lĩnh vực giao thông vận tải, Quyết định 888 thúc đẩy triển khai hành động ứng phó với biến đổi khí hậu,⁹ và Quyết định 1191 (tháng 9 năm 2024) về xây dựng kế hoạch giảm phát thải khí nhà kính.¹⁰ Các chính sách này phù hợp với thông lệ quốc tế và đặt ra các mục tiêu rõ ràng, như chuyển đổi hoàn toàn sang xe buýt công cộng chạy điện vào năm 2050 và thúc đẩy việc sử dụng các loại nhiên liệu thay thế.

Tuy nhiên, với tầm nhìn chiến lược hướng tới một kỷ nguyên mới như Việt Nam đã đề ra, kế hoạch phát triển nhằm chuyển đổi sang ngành giao thông và logistics xanh hơn, bền vững hơn đòi hỏi mức độ linh hoạt và khả năng thích ứng cao hơn trước các yếu tố ngoại sinh từ xu hướng thị trường toàn cầu. Do đó, các kế hoạch đã được đề cập ở trên là nền tảng giá trị cho việc hoạch định chính sách phát triển trong giai đoạn tiếp theo. Việc tham khảo kinh nghiệm từ các thực tiễn của Liên minh châu Âu, cũng như phân tích đặc điểm chính sách, có thể hỗ trợ Việt Nam điều chỉnh lộ trình và phân bổ nguồn lực một cách hiệu quả hơn cho phát triển. Thông qua việc học hỏi từ các quốc gia đồng cấp, Việt Nam có thể đẩy nhanh quá trình nghiên cứu và phát triển (R&D), thúc đẩy tốc độ tăng trưởng của ngành hướng đến một kỷ nguyên mới.

Chẳng hạn, định hướng dài hạn có thể cần nhắc chiến lược phát triển giao thông phát thải thấp/không phát thải và nâng cao hiệu quả sử dụng nhiên liệu của Liên minh châu Âu¹¹, đồng thời, trình bày chi tiết lộ trình phát triển, chuyển đổi sang các phương thức giao thông này ở Việt Nam đến năm 2030. Trong trường hợp này, Việt Nam sẽ cần đánh giá tác động đến quy hoạch đô thị, giải pháp nạp nhiên liệu, khả năng tiếp cận, phương tiện hết niên hạn sử dụng và cam kết thực hiện kế hoạch cùng khung thực hiện trên phạm vi toàn quốc, v.v. Các kế hoạch này cũng cần bao gồm phương tiện giao thông chạy bằng khí sinh học (thế hệ 2 & 3), xe điện sử dụng năng lượng tái tạo (ưu tiên quy hoạch sử dụng trong đô thị/tuyến đường ngắn; sau đó hướng tới mục đích sử dụng trên tuyến đường dài), nhiên liệu gốc hydro, năng lượng nhiệt tái tạo, v.v.

Cơ quan lập pháp trong Liên minh châu Âu (EU) đã thực hiện nhiều biện pháp để hình thành hệ sinh thái thực thi các tiêu chuẩn tuân thủ cho doanh nghiệp. Đặc biệt, EU đã ban hành Thỏa thuận Xanh châu Âu, mục tiêu giảm tối thiểu 55% lượng phát thải khí nhà kính vào năm 2030 (Fit-for-55), Sáng kiến giảm phát thải trong lĩnh vực vận tải biển (FuelEU), Chỉ thị Báo cáo Phát triển Bền vững của Doanh nghiệp (CSRD), Shift2Rail, Chương trình Logistics Xanh và chính sách Đánh giá tác động môi trường. Những giải pháp chính sách này đã xem xét mọi khía cạnh của phương tiện vận tải trong ngành và đặt ra các nguyên tắc mới về phát triển bền vững để đổi mới văn hóa kinh doanh, hướng tới mục tiêu đảm bảo tính bền vững.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Việt Nam cần xây dựng lộ trình phát triển bền vững, trong đó nêu rõ các bước cần thực hiện để đạt mục tiêu trung hòa carbon trong lĩnh vực logistics, các bên liên quan chính ở cấp trung ương và cấp tỉnh cũng như khung thời gian thực hiện. Doanh nghiệp cũng phải chung tay hành động cùng với cơ quan quản lý nhằm đạt được mục tiêu trong ba trụ cột: con người, lợi nhuận và hành tinh. Tuy nhiên, trong lộ trình thực hiện, xu hướng chuyển dịch theo hướng bền vững phải được coi là bước phát triển mới của cả một ngành tổng thể, bao gồm hoạt động vận tải và logistics. Xu hướng này yêu cầu chuyển đổi từ cấp độ thị trường ngách (cấp độ vi mô), đến hệ thống kỹ thuật - xã hội (cấp trung) và thị trường (cấp độ vĩ mô).^{12,13}

Dựa trên kinh nghiệm của EU và thực tiễn triển khai Chiến lược tăng trưởng xanh (VGGs) và Mục tiêu phát triển bền vững (SDG) tại Việt Nam, bao gồm kinh nghiệm lồng ghép khía cạnh môi trường và quy hoạch khí hậu trong các hoạt động phát triển cũng như thực hiện Nghị định thư Kyoto và Thỏa thuận Paris,¹⁴ các biện pháp chính sách phải bao hàm cơ chế khuyến khích và công cụ giám sát để theo dõi cả đầu vào và đầu ra của ngành.

Với định hướng, khung thời gian thực hiện theo chính sách hiện nay, và theo nguyên tắc giải quyết trước những

8 Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22 tháng 7 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động chuyển đổi sang năng lượng xanh và giảm phát thải khí carbon dioxide và methane từ giao thông vận tải (Quyết định 876).

9 Quyết định 888 ngày 25 tháng 7 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án nêu nhiệm vụ, giải pháp thực hiện kết quả Hội nghị các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu lần thứ 26 (Quyết định 888).

10 Quyết định 1191/QĐ-BGTVT ngày 30 tháng 9 năm 2024 của Bộ Giao thông Vận tải ban hành Kế hoạch giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực giao thông vận tải đến năm 2030 (Quyết định 1191).

11 "Chiến lược phát triển giao thông phát thải thấp tại châu Âu", Ủy ban châu Âu. Xem tại: <https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en#tab-0-0>, truy cập lần cuối ngày 28 tháng 11 năm 2024.

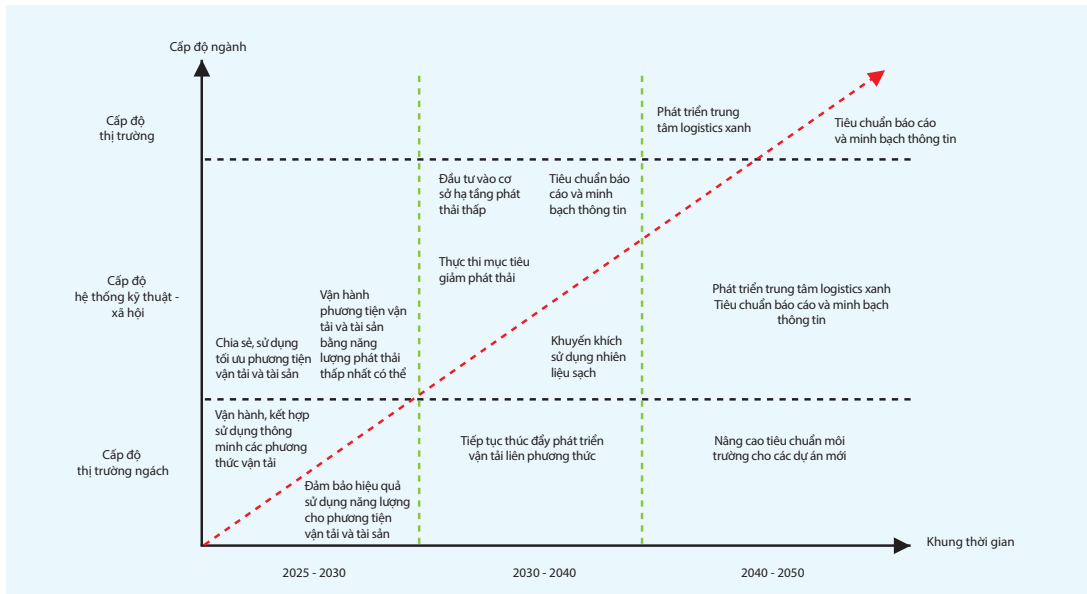
12 Geels và cộng sự. (2017) "Thay đổi trong hệ thống kỹ thuật - xã hội của quá trình chuyển đổi sang phát thải thấp", Joule, 1(3), trang 463–479. Xem tại: <<https://doi.org/10.1016/j.joule.2017.09.018>>, truy cập lần cuối vào ngày 29 tháng 10 năm 2024.

13 Naudé (2010) "Chính sách công nghiệp: Vấn đề cũ và mới", Báo cáo nghiên cứu của WIDER, Số 2010/106, ISBN 978-92-9230-344-0, Viện Nghiên cứu kinh tế phát triển thế giới của Trường Đại học Liên hợp quốc (UNU-WIDER), Helsinki, truy cập lần cuối vào ngày 29 tháng 10 năm 2024.

14 "Điều chỉnh kế hoạch ngắn hạn và dài hạn tại Việt Nam để thực hiện các mục tiêu của Thỏa thuận Paris". Xem tại: <www.wri.org/climate/expert-perspective/aligning-near-and-long-term-planning-vietnam-meet-goals-paris-agreement> truy cập lần cuối vào ngày 29 tháng 11 năm 2024.

vấn đề cấp bách, chúng ta có thể thấy rằng, Việt Nam cần định hình và đưa các giải pháp ngắn, trung và dài hạn vào khung giải pháp tổng thể, như được minh họa trong các sơ đồ dưới đây, bao gồm (i) Tổng quan về kế hoạch tổng thể, đóng vai trò như một định hướng chung cho các loại hình giao thông khác nhau (đường bộ, đường sắt, hàng không và đường biển) và (ii) giải pháp chi tiết cần thực hiện đến năm 2025.

Hình 14: Kế hoạch tổng thể thực hiện phát triển bền vững ngành vận tải và logistics giai đoạn 2025 – 2040 (dựa trên khung nghiên cứu của Khoa Nguyen, 2023)¹⁵



Hình 15: Lộ trình "cần thực hiện ngay" cho chiến lược logistics và các biện pháp can thiệp của Việt Nam

2020 – 2025: Các bước can thiệp ưu tiên		Sau 2025	
DUY TRÌ VÀ CẢI THIỆN...		CHUYỂN SANG...	
Chia sẻ, sử dụng tối ưu phương tiện vận tải và tài sản - Tăng tỷ lệ đẩy xe - Phù hợp với mục đích - Giảm chuyển xe về không tải - Vận tải kết hợp, nhiều điểm trả hàng hóa - Kết hợp với các đối tác khác trong ngành	Vận hành, kết hợp sử dụng thông minh các phương thức vận tải - Tăng cường sử dụng vận tải đường sắt và đường biển/đường thủy - Tối ưu vận tải đa phương thức - Giảm vận tải hàng không	Đảm bảo hiệu quả sử dụng năng lượng cho phương tiện vận tải và tài sản - Chuyển sang tiêu chuẩn EURO 4, 5 & 6 - Vận hành thiết bị vận chuyển hàng hóa sử dụng nhiên liệu phát thải thấp hoặc thuần điện (NLTT) - Vận hành trung tâm phân phối bằng NLTT	Vận hành phương tiện vận tải và tài sản bằng năng lượng phát thải thấp nhất có thể - Sử dụng phương tiện chạy bằng khí sinh học (thế hệ 2 & 3) - Sử dụng phương tiện thuần điện với tuyến đường ngắn - Sử dụng phương tiện thuần điện với tuyến đường dài - Sử dụng phương tiện chạy bằng hydro - Vận hành trung tâm phân phối bằng năng lượng nhiệt tái tạo
- Tạo môi trường thuận lợi trước cạnh tranh - Giảm chuyển xe về không tải - Đa dạng hàng hóa/nhiều điểm trả hàng	- Tăng cường kết nối đa phương thức / cơ sở hạ tầng - Đầu tư vào hạ tầng đường sắt / đường biển / đường sông / cảng	- Chuyển sang tiêu chuẩn EURO 4, 5 & 6 - Vận hành trung tâm phân phối và thiết bị vận chuyển hàng hóa bằng NLTT	- Tính sẵn có/khả năng tiếp cận/cơ chế ưu đãi/hỗ trợ & cơ sở hạ tầng - Tầm nhìn và lộ trình

15 Khoa Nguyen (2023) "Nghiên cứu so sánh chính sách phát triển ngành công nghiệp xe điện: Việt Nam so với các quốc gia khác", Thạc sĩ Phần tích chính sách công, Đại học Fulbright Việt Nam.

Khuyến nghị

- Thành lập diễn đàn với sự tham gia của tất cả các bên liên quan để đánh giá cơ hội và chia sẻ ý tưởng về lộ trình phát triển bền vững ngành logistics;
- Xác định rõ Mục tiêu phát thải và chính sách hỗ trợ bằng cách thiết lập mục tiêu giảm phát thải, ban hành chính sách hỗ trợ áp dụng nhiên liệu sạch và yêu cầu báo cáo phát thải minh bạch để định hướng thực hiện các hoạt động bền vững trong ngành logistics.
- Nâng cấp cơ sở hạ tầng và tăng tính kết nối liên phương thức bằng cách đầu tư vào cơ sở hạ tầng phát thải thấp, bao gồm hạ tầng sạch và tiếp nhiên liệu LNG, đồng thời tăng cường kết nối liên phương thức để giảm phụ thuộc vào vận tải đường bộ.
- Xây dựng Tiêu chuẩn và Trung tâm Xanh để khuyến khích hình thành các trung tâm logistics xanh, áp dụng tiêu chuẩn môi trường cho các dự án mới và thúc đẩy các giải pháp bền vững, đảm bảo ngành logistics của Việt Nam đạt được các mục tiêu phát triển bền vững toàn cầu.
- Xây dựng lộ trình chi tiết về phát triển, chuyển sang sử dụng những phương tiện phát thải thấp ở Việt Nam đến năm 2030;
- Xây dựng chính sách, cơ chế hỗ trợ để giúp doanh nghiệp đáp ứng nhu cầu trong tương lai và tránh sử dụng lãng phí tài nguyên;
- Xây dựng lộ trình phát triển bền vững (trong ngành vận tải và logistics);
- Xác định các bên liên quan chính trong hệ thống quản lý cấp trung ương và địa phương;
- Chuẩn bị khung thời gian để hoàn thành mục tiêu trung hòa carbon và xác định các bước cần thực hiện để đạt được mục tiêu này; và
- Huy động sự ủng hộ của doanh nghiệp và tăng cường hợp tác với cơ quan quản lý cấp trung ương và địa phương trong thực hiện những thay đổi cần thiết nhằm đạt được mục tiêu trong ba trụ cột: con người, lợi nhuận và hành tinh.

LỜI CẢM ƠN

Tiểu ban Vận tải và Logistics thuộc EuroCham