CHƯƠNG 12 **VẬN TẢI VÀ HẬU CẦN**

TỔNG QUAN

Với vị trí thuận lợi, lực lượng lao động và hệ thống chính trị ổn định, Việt Nam đã có sự phát triển mạnh mẽ trong lĩnh vực sản xuất và tương ứng là kim ngạch xuất nhập khẩu trong những năm gần đây. Cơ sở hạ tầng hậu cần chất lượng cao và thủ tục hải quan hiệu quả là hai mục tiêu chính Việt Nam cần đạt được để tiếp tục thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài; gia tăng năng lực cạnh tranh so với các quốc gia trong khu vực; kết nối các công ty nội địa vào chuỗi cung ứng toàn cầu và trở thành trung tâm vận tải của khu vực ASEAN.

I. CƠ SỞ HẠ TẦNG

Cơ quan liên quan: Bộ Tài chính (BTC), Bộ Công Thương (BCT), Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Bộ KH&ĐT), Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT), Bộ Quốc phòng (BQP) và Bộ Xây dựng (BXD).

Các thành viên EuroCham hoàn toàn ủng hộ Quyết định 708 của Bộ Công Thương phê duyệt Kế hoạch Cải thiện Chỉ số Hiệu quả Hoạt động Logistics của Việt Nam.[1] Cơ sở hạ tầng giao thông đã được xác định là một trong những mục tiêu chính mà Chính phủ cần giải quyết để giảm thiểu chi phí hậu cần. Chúng tôi cũng đánh giá cao Quyết định 1012[2] trong đó cung cấp các giải pháp để xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông vận tải; hiện đại hóa hệ thống nhà ga, bến cảng, kho bãi và sử dụng hiệu quả quỹ đất. Những giải pháp này nhằm mục đích đảm bảo kết nối thuận tiện giữa các trung tâm logistics với khu vực sản xuất, các điểm tiêu thụ và các đầu mối giao thông, đáp ứng nhu cầu phát triển lâu dài của các trung tâm logistics.

Mô tả vấn đề

Kế hoạch của BCT đặt ra để cải thiện Chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam đã bao quát phần lớn các vấn đề. Tuy nhiên, chúng tôi nhận thấy còn nhiều điều có thể được thực hiện về khía cạnh đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường vì những nội dung này còn khá giới hạn trong bản Kế hoạch. Các lĩnh vực trọng tâm được đề xuất trong cơ sở hạ tầng được liên kết với khả năng tiếp cận của cơ sở hạ tầng đến các cảng chính cũng như sự phát triển của các trung tâm phân phối và hậu cần đạt chất lượng. Tất cả những cải thiện trong các lĩnh vực này sẽ dẫn đến giảm chi phí logistics và giúp Việt Nam tăng trưởng hơn nữa, đặc biệt là trong thị trường xuất khẩu đầy cạnh tranh sang châu Âu và Mỹ.

Để đạt được điều này, cần đẩy nhanh đầu tư cải tạo và nâng cấp các tuyến đường vào các cụm cảng lớn. Ở phía Nam, kênh vào Gò Gia (Cái Mép) cần được đào sâu từ 14 mét như hiện nay lên 15,5 mét của luồng Cái Mép-Thị Vải. Việc này đã được dự tính trong kế hoạch ngân sách trung hạn 2021-2025 của Bộ GTVT. Do đó, không cần phải tìm thêm nguồn tài chính. Việc nâng cấp này sẽ cho phép các tàu lớn hơn cập bến Cái Mép do không còn bị hạn chế nhiều về thủy triều, từ đó làm giảm sự chậm trễ của tàu và cho phép nhiều hàng hóa hơn được vận chuyển đến và đi từ Việt Nam. Hơn nữa, nó sẽ tăng độ khả dụng của trang thiết bị và khả năng kết nối của Cái Mép với phần còn lại của thế giới. Tương tự, việc phát triển Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) sẽ giúp cải thiện kết nối cho miền Bắc Việt Nam. Cả hai cải tiến này sẽ cho phép các tàu lớn hơn ra vào và tăng công suất cho các nhà xuất nhập khẩu trên thị trường toàn cầu.

Trong khi đó, liên quan cụ thể đến vấn đề nạo vét, quy trình hiện nay để được cấp phép thực hiện nạo vét thông thường cho các bến tàu thường mất nhiều thời gian. Quy trình này nên được đơn giản hóa bằng cách cho phép nạo vét trong thời gian 10 năm thay vì chỉ cấp phép cho từng trường hợp cụ thể.

Rào cản thứ hai đối với an toàn & an ninh logistics là phê duyệt an toàn phòng cháy chữa cháy.[3] Mặc dù các quy

1 Quyết định 708/QĐ-BCT ngày 26 tháng 3 năm 2019 của Bộ Công Thương về phê duyệt Kế hoạch cải thiện Chỉ số Hiệu quả Logistics của Việt Nam (Quyết định 708)..

2 Quyết định 1012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (Quyết định 1012).

3 "Giám sát về phòng cháy và chữa cháy cần tháo gỡ bất cập trong quy định về phòng cháy, chữa cháy tạo điều kiện cho các doanh nghiệp", Quốc hội, ngày 23 tháng 7 năm 2023. Xem tại: <https://quochoi.vn/tintuc/Pages/tin-hoat-dong-giam-sat.aspx?ItemID=78153>, truy cập lần cuối ngày 30 tháng 10 năm 2023.

định về an toàn phòng cháy chữa cháy là rất quan trọng và cần được tuân thủ nghiêm ngặt, nhưng xét đến các tiêu chuẩn mới được quy định tại Thông tư 06[4], rất khó để các nhà kho đã xây dựng có thể nâng cấp các tiêu chuẩn an toàn phòng cháy chữa cháy đã được phê duyệt đáp ứng các tiêu chuẩn phòng cháy chữa cháy mới (đặc biệt là đối với các đầu phun dùng cho các kệ hàng cao hơn 5,5m vốn rất tốn kém và không được yêu cầu trong các tiêu chuẩn trước đó). Điều này đã gây ra nhiều lo ngại cho nhiều nhà cung cấp dịch vụ logistics là thành viên của EuroCham. Để tạm thời giải quyết vướng mắc này, Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ trực thuộc Bộ Công an đã ban hành Công văn 1091[5] giúp giải quyết những thách thức hiện tại trong việc áp dụng Thông tư 06.

Bên cạnh đó, chúng tôi cũng hoan nghênh nỗ lực của Bộ Xây dựng đã ban hànhThông tư 09[6] nhằm sửa đổi Thông tư 06. Đáng chú ý, Thông tư 09 cho phép áp dụng tiêu chuẩn nước ngoài trong hoạt động xây dựng tại Việt Nam với điều kiện phải tuân thủ các nguyên tắc, quy định về phòng cháy chữa cháy của Việt Nam cũng như các quy định về áp dụng tiêu chuẩn nước ngoài.[7] Ở các nước phát triển, các tiêu chuẩn và yêu cầu tối thiểu được quy định rất rõ ràng, doanh nghiệp có thể dễ dàng hiểu và làm theo yêu cầu như một phần trong hoạt động đầu tư của doanh nghiệp mà không cần phải yêu cầu hướng dẫn từng bước về các yêu cầu cũng như chờ đợi những phản hồi không rõ ràng và chậm trễ. Để tránh các khó khăn xảy ra trong thực tiễn khi áp dụng các tiêu chuẩn nước ngoài được quy định tại Thông tư 09, Thông tư này cần có hướng dẫn rõ ràng, điển hình là cho yêu cầu cao hơn 5,5 mét đối với giá đỡ.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics tư nhân và nước ngoài, vấn đề thuê đất được mô tả ở trên tạo ra một trở ngại lớn, làm giảm tính cạnh tranh trên thị trường vì các lựa chọn về kho bãi và vận hành bị hạn chế và bị kiểm soát bởi một số công ty lớn. Trong khi đó, việc điều hành hoạt động là giá trị cốt lõi mà các nhà cung cấp dịch vụ logistics mang lại. Việc thiếu cạnh tranh trong một thị trường đang phát triển nhanh chóng như Việt Nam sẽ giữ giá dịch vụ ở mức cao.

Trong bối cảnh EVFTA đã được Quốc hội Việt Nam thông qua và đã đi vào hiệu lực, Chính phủ cần đảm bảo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động thương mại và logistics nhằm hỗ trợ hoạt động xuất, nhập khẩu để Việt Nam có thể tận dụng đầy đủ các lợi ích mà Hiệp định này đem lại.

Theo quan điểm của chúng tôi, vai trò giám sát của Chính phủ không chỉ được nhấn mạnh để đảm bảo phân bổ nguồn lực hiệu quả mà còn đảm bảo an toàn và bền vững về môi trường của các công trình này. Điều này cũng góp phần tạo niềm tin cho doanh nghiệp và xã hội, cũng như nâng tầm hình ảnh Việt Nam để tiếp tục thu hút đầu tư.

Khuyến nghị

Chúng tôi khuyến nghị như sau:

- Ban hành các văn bản hướng dẫn thi hành Quyết định 1012;
- Đơn giản hóa thủ tục nạo vét cho các bến và xin giấy phép phê duyệt nạo vét 10 năm thay vì phê duyệt theo từng trường hợp; và
- Tiêu chuẩn trong quy định về phòng cháy và chữa cháy cần có hướng dẫn rõ ràng. Cơ quan chức năng cần xây dựng một tiêu chuẩn rõ ràng về đầu phun dành cho kệ hàng trong đó nêu rõ thông số kỹ thuật của vòi phun dành cho kệ hàng cao trên 5,5m và dưới 14m. Khi đó, đây sẽ là tiêu chuẩn duy nhất rõ ràng được yêu cầu và chỉ có hàng hóa nguy hiểm (dangerous goods – DG) mới cần phải đáp ứng các yêu cầu cao hơn.

4 Thông tư 06/2022/TT-BXD ngày 30 tháng 11 năm 2022 của Bộ Xây dựng về QCVN 06:2022/BXD, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về An toàn cháy cho nhà và công trình (Thông tư 06).

5 Công văn 1091/C07-P3,P4,P7 ngày 11 tháng 4 năm 2023 của Bộ Công an về việc tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong công tác bảo đảm an toàn phòng cháy và chữa cháy (Công văn 1091).

6 Thông tư 09/2023/TT-BXD ngày 16 tháng 10 năm 2023 của Bộ Xây dựng ban hành sửa đổi 1:2023 QCVN 06:2022/BXD Quy Chuẩn Kỹ Thuật Quốc Gia về an toàn cháy cho Nhà và Công Trình. Thông tư này có hiệu lực từ ngày 01 tháng 12 năm 2023 (Thông tư 09).

7 Vui lòng xem sửa đổi điểm 1.1.7 tại Thông tư 09.

II. HẢI QUAN

Cơ quan liên quan: Bộ Tài chính (BTC), Tổng cục Hải quan (TCHQ), Bộ Công thương (BCT)

Mô tả vấn đề

Chính phủ Việt Nam đã mở rộng đáng kể khả năng tiếp cận thị trường đối với các khoản đầu tư nước ngoài và hàng hóa nhập khẩu có xuất xứ ưu đãi cũng như không ưu đãi, các nhà nhập khẩu thật sự cần phải đánh giá rủi ro và bảo vệ lợi ích của mình tại cửa khẩu hải quan. Trị giá hải quan vẫn là một trong những yếu tố quan trọng nhất của các vấn đề liên quan đến hải quan. Ngoài ra, phù hợp với tham vọng trở thành trung tâm trung chuyển toàn cầu của Việt Nam, các hãng tàu và bến container cần có sự thay đổi dễ dàng hơn các điểm dỡ hàng/bốc hàng trong khu hải quan và giai đoạn hai giữa các khu hải quan. Điều này áp dụng cho cả container rỗng và container đầy. Sự linh hoạt này sẽ tối ưu hóa cơ sở hạ tầng cảng hiện tại đồng thời giúp các hãng tàu dễ dàng hơn trong xác định lại các tuyến hàng hóa quốc tế và nội địa.

1. Kê khai và áp dụng thuế quan ưu đãi không phù hợp

Có một số loại thuế quan ưu đãi với thủ tục áp dụng khác nhau cho mỗi loại. Trên thực tế, các nhà nhập khẩu có thể chưa chuẩn bị tốt cho việc áp dụng các mức thuế khác nhau tương ứng với từng loại hàng hóa nhập khẩu và có thể vô tình sai sót trong quá trình thông quan hàng hóa. Trong một số trường hợp, các thay đổi đối với hàng hoá nhập khẩu cũng dẫn đến việc áp dụng các biểu thuế khác nhau cho hàng hoá đó. Ví dụ, nguyên liệu nhập khẩu để sản xuất hàng xuất khẩu được miễn thuế nhập khẩu. Trường hợp nhà nhập khẩu muốn tiêu thụ các nguyên liệu này trong nước thay vì dùng cho hoạt động sản xuất thì không áp dụng miễn thuế nhưng có thể áp dụng mức thuế ưu đãi khác cho nguyên liệu đó. Tuy nhiên, câu chuyện tưởng chừng đơn giản này lại trở nên phức tạp khi Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (C/O) của nguyên liệu hết thời hạn hoặc nhà nhập khẩu đã vô tình khai sai thời điểm chuyển mục đích sử dụng nguyên liệu. Theo hướng dẫn của cơ quan hải quan, những trường hợp này không được áp dụng thuế quan ưu đãi và nhà nhập khẩu phải chịu phạt.

Ở chiều ngược lại, Việt Nam đang trở thành một quốc gia ngày càng có nhiều tiềm năng và điều kiện thuận lợi trong việc tìm nguồn cung ứng toàn cầu hóa. Nhiều doanh nghiệp FDI bắt đầu hợp tác với các nhà cung cấp và nhà máy của Việt Nam. Vì vậy, hiệp định thương mại tự do (Free Trade Agreement – FTA) đóng vai trò quan trọng trong việc tăng khả năng cạnh tranh của các sản phẩm được sản xuất tại Việt Nam và có xuất xứ từ Việt Nam. Song song với đó, để tăng tốc và thích ứng với tốc độ phát triển của các nước nhập khẩu tại EU và các thị trường khác, việc số hóa và chuyển đổi các quy trình, hệ thống của chính phủ là chìa khóa giúp doanh nghiệp FDI tối ưu hóa chi phí và thời gian thực hiện đơn hàng. Thực hiện thủ tục cấp Giấy chứng nhận xuất xứ số hóa sẽ giảm chi phí, thời gian thực hiện và những sai sót do con người trong hoạt động kinh doanh.

Khuyến nghị

Chúng tôi khuyến nghị như sau:

- Tách bạch việc áp dụng thuế quan ưu đãi với việc áp dụng hình phạt khi vi phạm pháp luật;
- Trường hợp hàng hóa được hưởng ưu đãi thuế quan thì việc hưởng ưu đãi thuế quan này là chính đáng và không nên bị từ chối do sai sót hành chính như khai sai tờ khai hải quan;
- Thực hiện chính sách liên kết với thủ tục hải quan của các cảng để dễ dàng luân chuyển hàng hóa từ cảng này sang cảng khác (trong hiện tại cũng như trong giai đoạn hai giữa các khu hải quan) trong trường hợp có các yêu cầu hoạt động của bến hoặc tàu của hãng vận chuyển; và
- Bộ Công Thương nghiên cứu quy trình số hóa về cấp và phê duyệt Giấy chứng nhận xuất xứ điện tử cho EU và các nước có FTA với Việt Nam.

2. Trị giá hải quan - Tham vấn trị giá hải quan

Mô tả vấn đề

Vào năm 2020, thực hiện theo Chỉ thị 11 của Thủ tướng Chính phủ[8], hầu hết các cuộc Kiểm tra Sau Thông quan (PCA) được thực hiện tại văn phòng của người nộp thuế đã bị hoãn lại. Đồng thời, chúng tôi quan sát thấy sự gia tăng số lượng các lần kiểm tra máy tính để bàn được thực hiện tại các điểm tại biên giới và lập trường tích cực hơn trong việc thực hiện các kiểm tra đó. Đặc biệt đáng lưu ý là tần suất tham vấn giá do cơ quan hải quan thực hiện ngày càng tăng để xác định sự phù hợp của trị giá khai báo đối với hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam. Trong các cuộc tham vấn giá này, cơ quan hải quan thường sẽ tham khảo cơ sở dữ liệu về giá trị của riêng họ. Sau đó, các giá trị này được sử dụng để xác định tính xác thực của các giá trị do nhà nhập khẩu khai báo. Các nhà nhập khẩu thường được yêu cầu giải trình về chênh lệch giữa giá tham chiếu của cơ quan hải quan và giá khai báo. Nếu không, giá trị khai báo sẽ được nâng lên để khớp với giá trị trong cơ sở dữ liệu của cơ quan hải quan. Điều này trái ngược với đảm bảo của hải quan rằng các giá trị trong cơ sở dữ liệu chỉ để tham khảo.

Trong quá trình tham vấn giá, khi nhà nhập khẩu yêu cầu cơ quan hải quan cung cấp cơ sở tính giá tham chiếu,[9] yêu cầu này đã bị từ chối. Việc từ chối cung cấp cho các nhà nhập khẩu cơ sở xác định giá tham chiếu của cơ quan hải quan làm suy yếu nguyên tắc "tham vấn", tạo ra những tranh chấp không đáng có và dẫn đến việc thiếu tin tưởng vào tính khách quan của quá trình tham vấn giá. Kể từ khi Quyết định 1304[10] về "tham vấn một lần, sử dụng kết quả tham vấn nhiều lần" được ban hành, rất ít nhà nhập khẩu đăng ký chương trình này và chỉ một tỷ lệ nhỏ người nộp đơn được chấp thuận.

Theo chúng tôi được biết, đến tháng 2 năm 2023, Tổng cục Hải quan đã phê duyệt Đề án cải cách công tác quản lý trị giá hải quan đến năm 2023 nhằm cải thiện, nâng cao chất lượng quản lý trị giá hải quan cũng như đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế trong bối cảnh ứng dụng công nghệ hiện đại.[11] Tuy nhiên, có vẻ như Đề án này chưa được chia sẻ công khai. Chúng tôi hy vọng EuroCham và TLSC có thể tham gia vào một Đề án tương tự trong thời gian tới để có thể chia sẻ kinh nghiệm quốc tế nhằm giúp Tổng cục Hải quan hoàn thiện khung trị giá hải quan theo tiêu chuẩn quốc tế và Hiệp định về xác định trị giá tính thuế hải quan của WTO.

Khuyến nghị

- Để các cán bộ hải quan thực hiện tham vấn giá nắm được cơ sở xác định các giá trị của cơ sở dữ liệu và ủy quyền cho họ tiết lộ thông tin đó cho các nhà nhập khẩu để tạo điều kiện cho quá trình tham vấn giá minh bạch và hiệu quả hơn; và
- Đảm bảo kết quả tham vấn trị giá hải quan sẽ có hiệu lực trong thời hạn 12 tháng, với điều kiện là giá trị khai báo trong khoảng thời gian 12 tháng không vượt quá ngưỡng giới hạn (ví dụ +/-5%) thì không yêu cầu doanh nghiệp tham vấn lại.

3. Phân loại Mã HS: Quyết định/Thông báo

Mô tả vấn đề

Chúng tôi trân trọng những nỗ lực của hải quan Việt Nam trong việc tăng cường sự nhất quán trong việc áp dụng mã HS trên toàn quốc, ví dụ như ban hành Quyết định 583 về danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu rủi ro về phân loại hàng hóa và áp dụng mức thuế.[12] Tuy nhiên, chúng tôi vẫn quan ngại sự thiếu hụt quy tắc lý giải việc phân loại cũng như nguồn tham chiếu pháp luật được áp dụng khi ban hành các quyết định phân loại mã số HS. Chúng tôi tin rằng việc bổ sung thông tin sẽ đảm bảo nâng cao tính minh bạch trong quá trình ra quyết định, đồng thời cũng cho phép doanh nghiệp làm theo hướng dẫn để tự đánh giá mã số HS nào là phù hợp cho hàng hóa họ nhập khẩu vào Việt Nam và xuất khẩu từ Việt Nam, và từ đó có thể giúp giảm tải gánh nặng của TCHQ

8 Chỉ thị 11/CT-TTg ngày 4 tháng 3 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp cấp bách tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh, bảo đảm an sinh xã hội ứng phó với dịch COVID-19 (Chỉ thị 11).

9 Ví dụ: mối quan hệ giữa người mua/người bán; quá trình thương lượng giá cả; mô hình giao dịch; khối lượng giao dịch; các loại hàng hóa cụ thể v.v.

10 Quyết định 1304/QD-TCHQ ngày 29 tháng 4 2020 của Tổng cục Hải quan về phê duyệt đề án thí điểm Tham vấn một lần, sử dụng kết quả tham vấn nhiều lần (Quyết định 1304).

11 *"Cải cách công tác quản lý trị giá hải quan để đáp ứng yêu cầu hội nhập"*, Hải quan Online, ngày 13 tháng 2 năm 2023. Xem tại: <https://haiquanonline.com.vn/cai-cach-cong-tac-quan-ly-tri-gia-hai-quan-de-dap-ung-yeu-cau-hoi-nhap-171493.html>,truy cập lần cuối ngày 24 tháng 9 năm 2023.

12 Quyết định 583/QĐ-TCHQ ngày 22 tháng 3 năm 2019 của Tổng Cục Hải quan quy định Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu rủi ro về phân loại và áp dụng mức thuế, có hiệu lực từ ngày 1 tháng 4 năm 2019 (Quyết định 583).

trong việc hướng dẫn phân loại mã số HS, đặc biệt là khi Quyết định và Thông tư được ban hành mà không có hướng dẫn rõ ràng và không được cơ quan chức năng của địa phương áp dụng đúng cách.

Ngoài ra, quá trình số hóa khu vực công và khu vực tư nhân đòi hỏi phải đồng bộ hóa dữ liệu hải quan giữa hai khu vực trong thời gian rất ngắn và đột ngột để không làm gián đoạn hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Tuy nhiên, ngày ban hành rất gần với ngày áp dụng và ngày hiệu lực, gây trở ngại lớn cho doanh nghiệp trong việc chủ động tuân thủ. Trên thực tế, việc đồng bộ trên hệ thống của Hải quan đôi khi không khớp với thời hạn, gây nhầm lẫn và vô tình dẫn đến tình trạng không tuân thủ của doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong giai đoạn chuyển tiếp.

Khuyến nghị

- Nêu rõ quy tắc lý giải việc phân loại được áp dụng khi phân loại mã số HS;
- Tiếp tục thực hiện công bố trực tuyến (bằng cả tiếng Việt và tiếng Anh) tất cả các tài liệu phân loại hợp pháp, bao gồm các tài liệu đã được liệt kê và cam kết công bố tại Điều 6, Thông tư 14, đặc biệt là các tài liệu trong năm năm qua;[13]
- Quy định khung thời gian hợp lý hơn giữa ngày ban hành quyết định, ngày ban hành hướng dẫn và ngày hiệu lực. Hướng dẫn phải được ban hành ít nhất 30 ngày trước Ngày hiệu lực với thông tin rõ ràng và hướng dẫn cho các bên liên quan (TCHQ, Cục Hải quan tỉnh/thành phố, doanh nghiệp). Các hoạt động đào tạo, hội thảo liên quan cần được tổ chức xen kẽ với phần hỏi đáp để cơ quan hải quan và doanh nghiệp tích cực trao đổi sau khi hướng dẫn được ban hành, cho phép doanh nghiệp có đủ thời gian chuẩn bị và sẵn sàng cho ngày quy định bắt đầu có hiệu lực; và
- Trường hợp dữ liệu hải quan chỉ được khai báo và xử lý trên hệ thống thì biểu phí và dữ liệu mới sau sửa đổi phải có sẵn ít nhất 07 ngày làm việc trước Ngày hiệu lực để đồng bộ với quy trình, dữ liệu của doanh nghiệp mà không cần phải chờ đợi.

4. Thủ tục xuất nhập khẩu tại chỗ

Mô tả vấn đề

Kể từ khi Luật Thương mại[14] 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 08,[15] doanh nghiệp được phép xuất nhập khẩu tại chỗ. Điều này đã tạo ra sự thuận tiện và nâng cao tính cạnh tranh cho FDI thông qua việc 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 nước khác. Các nhà xuất khẩu và nhập khẩu tại chỗ 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 (Time to Market) và đưa hoạt động sản xuất về gần thị trường tiêu thụ (Nearshoring).

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, các thương hiệu quốc tế không có sự hiện diện tại Việt Nam ưa chuộng việc phát triển nguyên phụ liệu tại Việt Nam để có thể sử dụng các nguyên phụ liệu đó sản xuất các sản phẩm cuối cùng. Trong thời gian qua, quan hệ thương mại 3 bên giữa các nhà 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 hơn nữa cho môi trường kinh doanh Việt Nam nói chung và các doanh nghiệp địa phương nói riêng.

Cụ thể, chính sách xuất nhập khẩu (XNK) 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 vào 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.

13 Thông tư 14/2015/TT-BTC ngày 30 tháng 1 năm 2015 của Bộ Tài chính hướng dẫn về phân loại hàng hóa, phân tích để phân loại hàng hóa; phân tích để kiểm tra chất lượng; kiểm tra an toàn thực phẩm đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu (Thông tư 14).

14 Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày 14 tháng 6 năm 2005 của Quốc hội (Luật Thương mại).

15 Nghị định 08/2015/NĐ-CP ngày 21 tháng 1 năm 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).

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Việc bãi bỏ chính sách XNK nêu tại Điều 35.1 Nghị định 08 bao gồm Điểm c sẽ làm tăng chi phí đầu vào của nhà sản xuất, dẫn đến giá thành hàng hóa sản xuất, gia công tại Việt Nam tăng. Hơn nữa, việc giao hàng qua kho ngoại quan thay vì trực tiếp giữa các nhà máy (khi áp dụng 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. Do đó, Việt Nam sẽ khó giữ vị thế là điểm đến hấp dẫn đầu tư của các thương hiệu quốc tế.

Khuyến nghị

› Giữ nguyên hiệu lực của Điều 35.1 Nghị định 08, bao gồm Điểm c nhằm duy trì thực hiện việc XNK tại chỗ.

III. TÍNH BỀN VỮNG

Cơ quan liên quan: Bộ Công Thương (BCT), Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Bộ KH&ĐT), Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT), Bộ Tài nguyên và Môi trường (Bộ TN&MT)

Mô tả vấn đề

Nhiều doanh nghiệp đa quốc gia đã thực hiện các cam kết đối với các mục tiêu bền vững, bao quát tất cả các khía cạnh trong hoạt động kinh doanh của mình, bao gồm Nguồn cung ứng ngược dòng và nguồn cung cấp xuôi dòng, kết thúc vòng đời sản phẩm, v.v. Trong bối cảnh cụ thể của logistics, các mục tiêu chính là giảm phát thải CO2. Trong khi đó, mục tiêu dài hạn là đạt được lượng khí thải carbon dioxide thuần bằng không (vào năm 2050). Những tiến triển ban đầu có thể mang tính cải tiến (duy trì/cải thiện), nhưng về lâu dài, đòi hỏi phải chuyển sang các giải pháp đổi mới và thích ứng triệt để hơn ở cả cấp doanh nghiệp và chính phủ. Tiến độ cho đến nay là tương đối hạn chế, nhưng nhiều doanh nghiệp đa quốc gia đang đưa ra những cam kết mà các công ty con trong nước sẽ phải tuân theo. Khách hàng, người tiêu dùng quốc tế và các tổ chức đại diện (tổ chức phi chính phủ, cơ quan chứng nhận, quỹ đầu tư, v.v.) đang kỳ vọng sẽ có nhiều hành động hơn với độ minh bạch cao hơn.

Một diễn đàn gồm các bên liên quan để đánh giá cơ hội và chia sẻ ý tưởng về một lộ trình phát triển bền vững logistics có lẽ là bước đi lý tưởng tiếp theo. Diễn đàn có thể xác định các hành động cụ thể như: tối đa hóa việc sử dụng đội xe và tài sản (tạo môi trường thuận lợi trước cạnh tranh) - để tăng hiệu suất chuyên chở/tải; phù hợp với mục đích; giảm các chuyến xe về không tải/tối ưu hóa việc chuyển hàng về, v.v.Ví dụ: Hỗ trợ thiết kế và sử dụng hợp pháp các rơ moóc lớn hơn, hoặc cho phép sử dụng các rơ moóc hai trục cho các hành trình chuyển hàng về đường dài để giảm số lượng xe trên đường. Ngoài ra, nên cải thiện các phương thức vận tải, tăng vận tải đường sắt và đường sông/đường biển, tối ưu hóa vận tải đa phương thức và giảm cước vận tải đường hàng không.

Chúng tôi đánh giá cao cam kết của Chính phủ với việc áp dụng các tiêu chuẩn động cơ hiệu suất cao hơn khi Chính phủ tiếp tục cam kết đạt được các tiêu chuẩn tương đương Euro V & VI vào năm 2030 và Thiết bị Xử lý Vật liệu (MHE) chẳng hạn như xe nâng và lưu kho sử dụng năng lượng tái tạo (NLTT). Ngoài ra, việc sử dụng tối ưu các lô đất sẽ cho phép giảm tổng diện tích đất cần thiết cho khu dân cư/thương mại/logistics và công nghiệp. và cho phép có nhiều đất hơn cho các mục đích vì môi trường.

Các kế hoạch dài hạn sẽ cần triệt để hơn. Chẳng hạn, Chính phủ có thể lấy định hướng từ cam kết của Liên minh châu Âu để chuyển sang các phương tiện có mức phát thải thấp hơn nhiều hoặc mức phát thải bằng không và tiết kiệm nhiên liệu hơn;[16] và đưa vào lộ trình chi tiết về việc phát triển và chuyển sang sử dụng các phương tiện này ở Việt Nam đến năm 2030. Điều này đòi hỏi phải xem xét tác động đến quy hoạch thành phố và thị trấn, giải pháp tiếp nhiên liệu, khả năng tiếp cận, giải pháp kết thúc vòng đời và cam kết thực thi trên toàn quốc, v.v. Các kế hoạch này cũng cần bao gồm biogas (thế hệ 2 & 3), xe điện năng lượng tái tạo (ưu tiên quy hoạch đô thị/tuyến đường ngắn; sau đó hướng tới quy hoạch tuyến đường dài), nhiên liệu gốc hydro, năng lượng nhiệt tái tạo, v.v.

Ngoài ra, cũng cần xác định các biện pháp khuyến khích và chính sách để hướng doanh nghiệp theo các nhu cầu

16 "Chiến lược giao thông vận tải phát thải thấp của châu Âu", *Ủy ban Châu Âu*. Xem tại: <https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en#tab-0-0>, truy cập lần cuối ngày 18 tháng 10 năm 2023.

và tình trạng dư thừa trong tương lai. Một lần nữa, điều này đòi hỏi phải tập trung vào cơ sở hạ tầng giao thông và logistics. Ví dụ: có thể đưa ra các các biện pháp khuyến khích cho các công ty đang hoạt động kinh doanh bền vững thông qua tỉ lệ phần trăm đội xe thân thiện với môi trường, tỉ lệ phần trăm năng lượng tiêu thụ thân thiện với môi trường và tỉ lệ phần trăm nước sử dụng được tái chế. Các biện pháp khuyến khích cũng có thể biến các dự án được mua lại trước đây thành các công trình bền vững hơn.

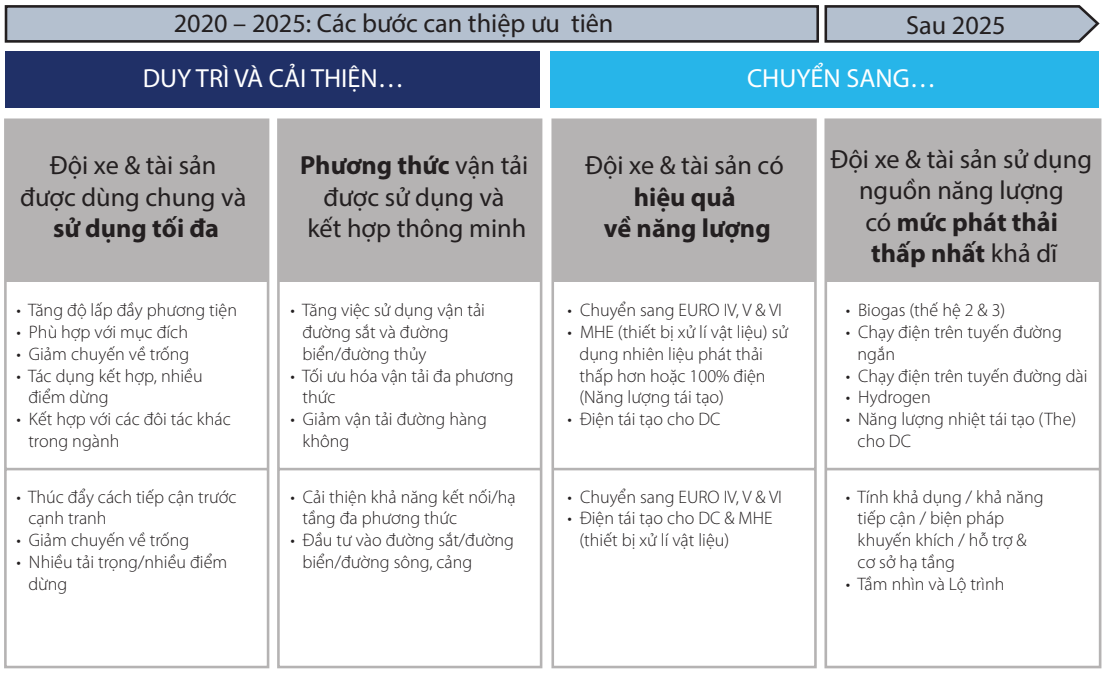
Chúng tôi cũng tin rằng cần chuẩn bị một lộ trình phát triển bền vững (về vận tải và hậu cần) và xác định các bên liên quan chính trong cả chính quyền trung ương và địa phương. Lộ trình này cần bao gồm khung thời gian để đạt được lượng khí thải carbon dioxide thuần bằng không và các bước cần thực hiện để đạt được điều này. Cuối cùng, cần có sự hỗ trợ của doanh nghiệp và các biện pháp được chuẩn bị để hợp tác với chính quyền trung ương và địa phương để thực hiện những thay đổi cần thiết nhằm đạt được ba điểm mấu chốt (con người, lợi nhuận và hành tinh).

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Vai trò của Việt Nam như một địa điểm ưa thích để điều chỉnh các chuỗi sản xuất của thế giới vẫn được hiểu rõ và sẽ được nâng cao hơn nữa bằng một lộ trình tiến bộ, rõ ràng và minh bạch hướng tới bền vững trong logistics và các hoạt động liên quan.[17] Chiến lược Quốc gia về Tăng trưởng Xanh (VGGS) của Việt Nam và Mục tiêu Phát triển Bền vững (SDG) xác định mối liên kết rõ ràng của quy hoạch phát triển, môi trường và khí hậu, tuân thủ Nghị định thư Kyoto và Hiệp định Paris.[18] Cách tiếp cận tiến bộ này có nhiều lợi ích bổ sung, vừa có lợi cho sức khỏe trong tương lai, vừa thu hút du lịch cao cấp, giảm tác động môi trường và chi phí tiềm ẩn trong tương lai và nhìn chung là nâng cao chất lượng cuộc sống, đặc biệt là ở các vùng đô thị của Việt Nam. Cuối cùng, giảm thiểu và khắc phục biến đổi khí hậu có tầm quan trọng đặc biệt đối với Việt Nam, quốc gia có lượng lớn dân số sống ở các vùng ven biển và vùng trũng thấp.

Dựa trên quan điểm này và khung thời gian đã biết, và trước mắt là giải quyết các tác động cấp bách, có thể thấy các hành động ngắn hạn, trung hạn và dài hạn cần thiết - và bắt đầu đưa điều này vào khuôn khổ được đề xuất, như được minh họa trong sơ đồ dưới đây.

Hình 6: Chiến lược và can thiệp logistics tại Việt Nam



17 "Việt Nam đưa ngành xi măng vào đệ trình mới về khí hậu lên LHQ", *Climate Home News*, ngày 14 tháng 9 năm 2020. Xem tại: <http://www.climatechangenews.com/2020/09/14/vietnam-brings-cement-sector-new-climate-submission-un/> truy cập lần cuối ngày 13 tháng 10 năm 2023.

18 "Điều chỉnh quy hoạch ngắn hạn và dài hạn ở Việt Nam để đáp ứng các mục tiêu của Hiệp định Paris". Xem tại: <www.wri.org/climate/expert-perspective/aligning-near-and-long-term-planning-vietnam-meet-goals-paris-agreement>, truy cập lần cuối ngày 13 tháng 10 năm 2023.

Khuyến nghị

- Thành lập một diễn đàn với tất cả các bên liên quan để hỗ trợ đánh giá cơ hội và chia sẻ ý tưởng về một lộ trình phát triển bền vững logistics;
- Chuẩn bị các kế hoạch dài hạn hơn, triệt để hơn để chuyển sang các phương tiện có mức phát thải thấp hơn nhiều hoặc bằng không và tiết kiệm nhiên liệu hơn;
- Xây dựng một lộ trình chi tiết để phát triển và chuyển sang sử dụng những phương tiện này ở Việt Nam đến năm 2030;
- Xác định các biện pháp khuyến khích và chính sách để hướng doanh nghiệp theo các nhu cầu và tình trạng dư thừa trong tương lai;
- Xây dựng một lộ trình phát triển bền vững (trong vận tải và hậu cần);
- Xác định các bên liên quan chính trong cả chính quyền trung ương và địa phương;
- Chuẩn bị khung thời gian để đạt được lượng khí thải carbon dioxide thuần bằng không và xác định các bước cần thực hiện để đạt được điều này; và
- Yêu cầu sự hỗ trợ của doanh nghiệp và thúc đẩy các biện pháp để hợp tác với chính quyền trung ương và địa phương để thực hiện những thay đổi cần thiết nhằm đạt được ba điểm mấu chốt (con người, lợi nhuận và hành tinh).

LỜI CẢM ƠN

Tiểu ban Vận tải & Hậu cần thuộc EuroCham