

BỘ CÔNG THƯƠNG
TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI

BÁO CÁO
LOGISTICS TRONG HOẠT ĐỘNG XUẤT KHẨU

Số tháng 6/2022

THUỘC NHIỆM VỤ
“Cập nhật, cung cấp thông tin và cơ sở dữ liệu lĩnh vực Logistics
Việt Nam giai đoạn 2021-2025” năm 2022

Hà Nội, 2022

MỤC LỤC

TÓM TẮT	3
PHẦN I. TÌNH HÌNH LOGISTICS TRONG HOẠT ĐỘNG XUẤT KHẨU	5
1. Tình hình chung:.....	5
2. Logistics trong hoạt động xuất khẩu một số mặt hàng và tại địa phương tiêu biểu:	6
<i>2.1. Nhóm hàng nông thủy sản</i>	<i>6</i>
<i>2.2. Nhóm hàng công nghiệp</i>	<i>9</i>
<i>2.3. Tình hình tại một số địa phương</i>	<i>10</i>
<i>2.3.1. Tp. Đà Nẵng</i>	<i>10</i>
<i>2.3.2. Tỉnh Thanh Hóa</i>	<i>12</i>
PHẦN 2. CÁC ĐỊNH HƯỚNG, CHÍNH SÁCH, QUY ĐỊNH TÁC ĐỘNG ĐẾN LOGISTICS TRONG HOẠT ĐỘNG XUẤT KHẨU	14
1.1. Các định hướng, chính sách về logistics nói chung	14
<i>1.1.1. Các nội dung liên quan đến logistics trong Chương trình hành động của Chính phủ về Phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045</i>	<i>14</i>
<i>1.1.2. Các định hướng, chính sách về hoạt động và cơ sở hạ tầng phục vụ logistics</i>	<i>15</i>
1.2. Các định hướng, chính sách, kế hoạch tác động đến xuất khẩu và logistics cho xuất khẩu.....	19
<i>1.2.1. Dự thảo biểu Thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt Hiệp định VN-EAEU FTA</i>	<i>19</i>
<i>1.2.2. Các nhóm giải pháp nâng cao năng lực logistics phục vụ xuất khẩu nông sản khu vực ĐBSCL</i>	<i>20</i>
2. Định hướng, chính sách, quy định của nước ngoài: Tác động và/hoặc bài học kinh nghiệm cho logistics trong hoạt động xuất khẩu của Việt Nam.....	23
<i>2.1. Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế (IATA) kêu gọi chính phủ các nước phối hợp đảm bảo an toàn hàng không khi triển khai các dịch vụ 5G23</i>	<i>23</i>

2.2. Tổ chức hàng hải thế giới (IMO) cải tiến quản lý dữ liệu, đánh giá và dự báo chi phí vận tải biển ở Thái Bình Dương.....	24
2.3. IMO và UNCTAD tiếp tục thúc đẩy các mục tiêu phát triển bền vững trong vận tải biển	26
2.4. Nam Phi tìm giải pháp cho các bất đồng trong vận tải đường bộ	29

TÓM TẮT

Tình hình logistics trong xuất khẩu

Nhiều hiệp hội, ngành hàng nếu khó khăn về logistics và kiến nghị các cơ quan chức năng cần nghiên cứu để giảm giá xăng dầu, giảm giá nguyên, vật liệu và chi phí logistics.

Những khó khăn trong hoạt động logistics, đặc biệt là trong vận chuyển hàng hóa xuất khẩu sang Trung Quốc bị hạn chế vì dịch bệnh COVID-19 tại nước này đã ảnh hưởng lớn đến xuất khẩu hàng nông thủy sản của Việt Nam trong nửa đầu năm 2022, đặc biệt là nhóm hàng rau quả.

Những khó khăn về logistics vẫn tiếp tục là thách thức đối với xuất khẩu dệt may. Theo tính toán của Hiệp hội dệt may Việt Nam, giá xăng dầu, chi phí vận tải biển liên tục tăng khiến chi phí sản xuất của doanh nghiệp tăng cao, giá các loại nguyên liệu về đến xưởng sản xuất đã tăng gần 30% so với trước là những thách thức mà doanh nghiệp dệt may Việt Nam đang phải đối mặt.

Các định hướng, chính sách, quy định tác động đến logistics trong hoạt động xuất khẩu:

Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính vừa ký Nghị quyết số 78/NQ-CP ngày 18/6/2022 ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02/4/2022 của Bộ Chính trị về Phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Đặc biệt có một số nội dung quan trọng về logistics trong Nghị quyết như sau (Xem chi tiết trong Báo cáo).

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) vừa ban hành Thông tư số 05/2022 ngày 25 tháng 5 năm 2022 bãi bỏ một số quy định liên quan đến cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép của các Thông tư về vận tải đường bộ quốc tế do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành.

Để thực thi các cam kết về thuế nhập khẩu của Việt Nam tại Hiệp định, Bộ Tài chính triển khai xây dựng dự thảo Nghị định Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của Việt Nam để thực hiện Hiệp định VN-EAEU FTA giai đoạn 2022-2027 và đăng tải lấy ý kiến góp ý rộng rãi của nhân dân.

Với quyết tâm khôi phục, phát triển kinh tế bền vững hậu COVID-19, Ủy ban nhân dân Thành phố Đà Nẵng vừa công bố danh mục dự án thu hút đầu tư giai đoạn 2022 - 2026, định hướng đến năm 2030. Đặc biệt, trong số 36 dự án thuộc Danh mục dự án thu hút đầu tư vào TP. Đà Nẵng giai đoạn 2022 - 2026, định hướng đến năm 2030, có 9 dự án ở lĩnh vực giao thông, cơ sở hạ tầng, logistics. Trong đó, có danh mục dự án thu hút đầu tư 2 bến khởi động cảng Liên Chiểu (quận Liên Chiểu) trong giai đoạn 2022 - 2025, tổng vốn đầu tư do nhà đầu tư đề xuất, hình thức đầu tư là 100% vốn của nhà đầu tư.

Với những bước tiến trong phát triển kinh tế, xã hội và lợi thế của một tỉnh ở Bắc Trung Bắc có dân số đông, trẻ và năng động, Thanh Hóa được đánh giá là một trong những địa phương có tốc độ phát triển nhanh trong ứng dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử (TMĐT) phục vụ sản xuất, kinh doanh cũng như kết nối cung cầu. Thương mại điện tử phát triển cũng sẽ thúc đẩy nhu cầu về dịch vụ logistics cho thương mại điện tử, như giao nhận, kho hàng thương mại điện tử trên và qua địa bàn tỉnh Thanh Hóa.

Các định hướng, chính sách, quy định của quốc tế tác động đến logistics trong hoạt động xuất khẩu: Tác động và/hoặc bài học kinh nghiệm cho logistics trong hoạt động xuất khẩu của Việt Nam

Hiệp hội Vận tải Hàng không quốc tế (IATA) kêu gọi các chính phủ hợp tác chặt chẽ với ngành hàng không để đảm bảo rằng các hệ thống an toàn hàng không thể cùng tồn tại một cách an toàn với các dịch vụ 5G mới.

Ban thư ký của Tổ chức Hàng hải thế giới (IMO) đã khởi xướng một dự án nhằm cải thiện tính sẵn có của dữ liệu về chi phí vận tải biển nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các đánh giá đa chiều trong tương lai. Để đảm bảo rằng các kết quả của dự án là minh bạch và không mang tính chỉ định chính sách, một loạt các tổ chức, thể chế và nguồn lực có kinh nghiệm và chuyên môn liên quan, bao gồm cả UNCTAD, sẽ tham gia.

Chi phí vận tải đặc biệt quan trọng ở khu vực Thái Bình Dương, nơi có một số quốc gia dễ bị tổn thương nhất bởi biến đổi khí hậu và những quốc gia đang phải đối mặt với chi phí vận chuyển và thương mại tương đối cao, phụ thuộc phần lớn vào vận chuyển cho thương mại, bao gồm cả nhập khẩu hàng hóa thiết yếu.

NỘI DUNG BÁO CÁO

PHẦN I. TÌNH HÌNH LOGISTICS TRONG HOẠT ĐỘNG XUẤT KHẨU

1. Tình hình chung:

Nhiều hiệp hội, ngành hàng nêu khó khăn về logistics và kiến nghị các cơ quan chức năng cần nghiên cứu để giảm giá xăng dầu, giảm giá nguyên, vật liệu và chi phí logistics

Theo ý kiến của đại diện các hiệp hội, ngành hàng tại Hội nghị về tình hình sản xuất và đề xuất nhiệm vụ giải pháp tháo gỡ khó khăn, hỗ trợ sản xuất kinh doanh 6 tháng cuối năm 2022 do Bộ Kế hoạch Đầu tư tổ chức vào ngày 27/6/2022, những khó khăn về logistics đang là thách thức lớn đối với hoạt động sản xuất, xuất khẩu của các ngành hàng.

Giá nhiên liệu tăng do biến động địa chính trị đã tác động trực tiếp đến chi phí vận chuyển. Chi phí sẽ tác động đến nhiều loại hàng hoá nguyên, nhiên liệu sản xuất là đầu vào của doanh nghiệp, đồng thời tác động đến những mặt hàng hoá tiêu dùng thiết yếu và đời sống người lao động.

Đại diện các hiệp hội kiến nghị, các cơ quan chức năng cần nghiên cứu để giảm giá xăng dầu, giảm giá nguyên, vật liệu và chi phí logistics.

Cục Thương vụ và Quản lý cửa khẩu TP Đông Hưng (Trung Quốc) đã gửi thư trao đổi cho Ban Quản lý Cửa khẩu Quốc tế Móng Cái, trong đó thống nhất từ ngày 17/6/2022 khôi phục thông quan hàng chuỗi lạnh qua Cửa khẩu cầu Bắc Luân II và Lối mở Km3+4 Hải Yên; vận hành thử nghiệm hoạt động thông quan tại bến biên mậu Đông Hưng, thời gian hoạt động hàng ngày là 9 giờ-17 giờ (giờ Bắc Kinh), tức từ 8 giờ-16 giờ (giờ Hà Nội).

Thành phố Móng Cái đã xây dựng phương án kiểm soát dịch bệnh, đảm bảo “Vùng xanh an toàn” cho hoạt động thông quan hàng hoá qua Cửa khẩu Ka Long (Việt Nam) - Bến biên mậu thành phố Đông Hưng (Trung Quốc) nhằm thực hiện nghiêm thỏa thuận phòng chống dịch giữa tỉnh Quảng Ninh (Việt Nam) và Chính quyền nhân dân Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây (Trung Quốc); kịp thời khôi phục thông quan Cửa khẩu Ka Long làm tiền đề thúc đẩy quá trình khôi phục hoàn toàn và ổn định tại lối thông quan này.

Trước mắt, trong thời gian vận hành thử nghiệm, dự kiến có 40 đò tham gia mỗi ngày và chỉ có mặt hàng tinh bột sắn được thông quan.

Công tác kiểm soát dịch bệnh, đảm bảo “Vùng xanh an toàn” được kiểm soát chặt chẽ. Tất cả các tổ chức, cá nhân đều phải thực hiện phương án làm việc, ăn nghỉ tập trung trong khu vực cửa khẩu. Toàn bộ người vào khu vực cửa khẩu phải có kết quả xét nghiệm âm tính với virus SARS-CoV-2 bằng phương pháp RT-PCR/RT-LAMP còn giá trị trong vòng 48 giờ kể từ khi lấy mẫu bệnh phẩm hoặc thực hiện xét nghiệm nhanh kháng nguyên (test nhanh) cho kết quả âm tính với virus SARS-CoV-2 tại địa điểm lấy của tổ kiểm soát liên ngành; đã tiêm đủ liều vắc xin phòng Covid-19 (tối thiểu từ 02 mũi trở lên); tuân thủ đầy đủ quy định “5K”.

Các đò vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu (XNK) phải có đăng kiểm, đăng ký, gắn biển đặc thù Móng Cái, đăng ký kinh doanh, nộp thuế, phí với ngân sách, trang bị phòng dịch Covid-19, phòng cháy chữa cháy, không quá 2 người/đò khi vận chuyển hàng hóa; sử dụng logo thống nhất giữa TP Móng Cái (Việt Nam) và TP Đông Hưng (Trung Quốc), lắp đặt thiết bị định vị, giám sát quá trình hoạt động.

Thành phố bước đầu thí điểm lập danh sách 50 đò đủ điều kiện hoạt động của thành viên Hợp tác xã bốc xếp vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Đảm bảo an ninh trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa, bảo vệ môi trường và các điều kiện khác liên quan.

Giá dịch vụ được niêm yết công khai; thực hiện thu giá dịch vụ đã công khai, không tự ý nâng giá khi chưa có sự hiệp thương và chưa được sự đồng ý của thành phố; đảm bảo quyền lợi cho các chủ đò tham gia cùng Hợp tác xã trong quá trình vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu.

Như vậy, sau 3 năm tạm dừng, **Cửa khẩu Ka Long, TP Móng Cái (Việt Nam) - Khu chợ bến biên mậu, TP Đông Hưng (Trung Quốc)** đang từng bước trở lại thông quan hàng hóa.

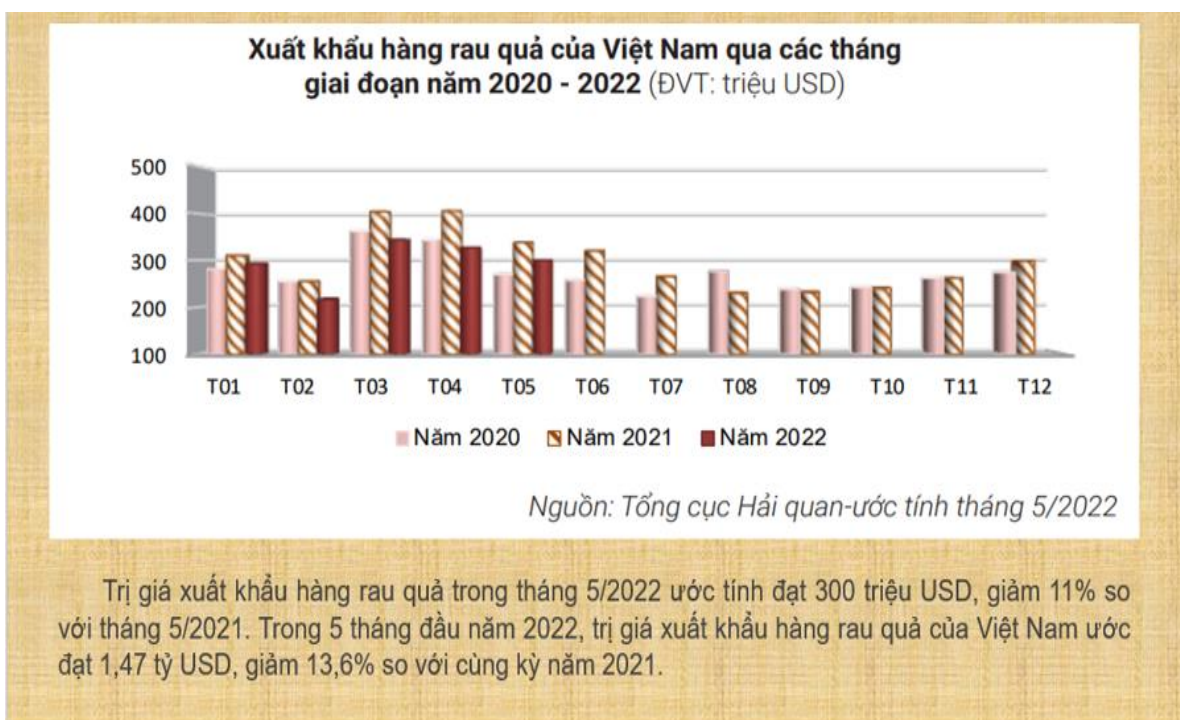
2. Logistics trong hoạt động xuất khẩu một số mặt hàng và tại địa phương tiêu biểu:

2.1. Nhóm hàng nông thủy sản

Những khó khăn trong hoạt động logistics, đặc biệt là trong vận chuyển hàng hóa xuất khẩu sang Trung Quốc bị hạn chế vì dịch bệnh COVID-19 tại nước này đã ảnh hưởng lớn đến xuất khẩu hàng nông thủy sản của Việt Nam

trong nửa đầu năm 2022, đặc biệt là nhóm hàng rau quả. Theo số liệu ước tính sơ bộ, 5 tháng đầu năm 2022, trị giá xuất khẩu hàng rau quả của Việt Nam trong 5 tháng đầu năm ước đạt 1,47 tỷ USD, giảm 13,6% so với cùng kỳ năm 2021.

Các biện pháp phòng chống dịch theo chính sách “Zero-Covid” tại Trung Quốc đã khiến xuất khẩu rau quả Trung Quốc giảm sâu. Đặc biệt, xuất khẩu 4 tháng đầu năm sang thị trường Trung Quốc đạt 625 triệu USD, giảm 28% so với cùng kỳ. Trong khi đó năm 2021, Trung Quốc chiếm tới trên 56% tổng giá trị xuất khẩu rau quả của Việt Nam.



Hình 1: Trị giá xuất khẩu rau quả Việt Nam qua các tháng giai đoạn 2020-2022

Để tạo điều kiện thuận tiện cho xuất khẩu rau quả phục hồi trong bối cảnh thị trường quốc tế còn nhiều khó khăn, nhiều biện pháp đã được đưa ra, từ việc nỗ lực tạo điều kiện về logistics đến truy xuất nguồn gốc xuất xứ, gia tăng hiệu quả của chuỗi cung ứng.

Theo số liệu từ Cục Trồng trọt (Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn), tính đến tháng 6/2022 đã có 4.000 mã số vùng trồng (300.000 ha) được cấp tại 50/63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, cho 12 loại quả tươi như: chuối, thanh long, mít, nhãn, vải, xoài, chôm chôm, dưa hấu, măng cụt, chanh leo,... Trong đó, khu vực Đồng bằng sông Cửu Long được cấp 1.561 mã

(chiếm tỷ lệ 39,02%), Đông Nam Bộ có 224 mã (chiếm 5,6%), Tây nguyên 168 mã (tỷ lệ 4,2%).

Hiện Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đã cấp 1.864 mã số cơ sở đóng gói cho các loại quả tươi tại 37 tỉnh, thành phố được phép xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc, Hoa Kỳ, Úc, New Zealand, Hàn Quốc, Nhật Bản.

Ngoài ra, thời tiết nắng nóng, nông sản sau khi thu hoạch cần được bảo quản nhanh nhất có thể để giảm tổn thất sau hoạch. Điều này đặt ra yêu cầu cao đối với dịch vụ kho lạnh, bảo quản, vận chuyển lạnh để đảm bảo chất lượng cần thiết cho xuất khẩu.

Thủy sản:

Kim ngạch xuất khẩu thủy sản 5 tháng đầu năm 2022 đạt hơn 4,7 tỷ USD, tăng 44,2% so với cùng kỳ năm 2021. Đứng đầu về kim ngạch là mặt hàng tôm với hơn 1,8 tỷ USD (tăng hơn 41%); tiếp theo là cá tra đạt hơn 1,2 tỷ USD (tăng gần 90%) và cá ngừ hơn 462 triệu USD (tăng hơn 58%).

Sau khi dịch bệnh được kiểm soát, các trung tâm sản xuất công nghiệp lớn ở Đông Nam Bộ vào guồng sản xuất bình thường, lao động phổ thông từ ĐBSCL lên TPHCM và Đông Nam Bộ rất lớn. Trong khi đó, cơ sở hạ tầng logistics còn kém phát triển nên các doanh nghiệp gặp khó khăn cả huy động nguồn lao động và phân phối, lưu thông hàng hóa từ ao đến nhà máy, rồi từ nhà máy đến các điểm tiêu thụ hoặc cảng, bến xuất khẩu.

Ngoài ra, theo phân tích Văn phòng SPS Việt Nam, ngành thủy sản, chi phí đầu vào tăng khiến giá thành sản xuất cao làm giảm khả năng cạnh tranh. Mặt khác, phải đáp ứng các quy tắc xuất xứ hàng hóa.

Trong khi vẫn còn những rào cản kỹ thuật và bảo hộ thương mại như thuế chống bán phá giá; thuế chống trợ cấp; các quy định kiểm tra hóa chất, kháng sinh hay chương trình giám sát riêng biệt, quy tắc xuất xứ, IUU, môi trường, trách nhiệm xã hội, lao động... Cùng với đó là sự cạnh tranh mạnh mẽ từ các nước Trung Quốc, Ecuador, Bangladesh, Indonesia, Ấn Độ, Thái Lan...

Theo ý kiến của các chuyên gia, để nâng cấp chuỗi giá trị, và ở tầm cao hơn để chuỗi cung ứng bền vững thì đòi hỏi phải có nhiều nguồn lực hơn từ quốc gia để cải thiện cơ sở hạ tầng, con giống, đầu vào, nghiên cứu ứng dụng, hiệu quả logistics.

2.2. Nhóm hàng công nghiệp

Dệt may:

Xuất khẩu dệt may 6 tháng đầu năm 2022 ước đạt khoảng 22 tỷ USD, tăng trưởng 23% so với cùng kỳ. Đây là con số ấn tượng đối với ngành dệt may trong bối cảnh vừa trải qua giai đoạn khó khăn do dịch COVID-19 kéo dài.

Một trong những trợ lực quan trọng cho xuất khẩu dệt may là nhờ tận dụng được các hiệp định thương mại tự do (FTA), 15 hiệp định có hiệu lực đã mở ra hành lang thị trường rộng mở với hàng dệt may Việt Nam; trong đó, một số hiệp định có ràng buộc về quy tắc xuất xứ như Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) thúc đẩy ngành công nghiệp dệt sợi trong nước phát triển vượt bậc trong 5 năm trở lại đây. Năm 2021 Việt Nam đã xuất khẩu được 5,6 tỷ USD sợi và 6 tháng đầu năm 2022, xuất khẩu xấp xỉ 3 tỷ USD.

Tuy nhiên, những khó khăn về logistics vẫn tiếp tục là thách thức đối với xuất khẩu dệt may. Theo tính toán của Hiệp hội dệt may Việt Nam, giá xăng dầu, chi phí vận tải biển liên tục tăng khiến chi phí sản xuất của doanh nghiệp tăng cao, giá các loại nguyên liệu về đến xưởng sản xuất đã tăng gần 30% so với trước là những thách thức mà doanh nghiệp dệt may Việt Nam đang phải đối mặt.

Trước tình hình này, các doanh nghiệp dệt may được khuyến cáo cần chủ động chuyển đổi, đa dạng hóa nguồn cung nguyên phụ liệu trong nước để chủ động về thời gian giao nhận, tiết kiệm chi phí vận chuyển; đồng thời thường xuyên đàm phán, tìm kiếm khách hàng, đơn hàng mới nhằm đảm bảo duy trì sản xuất thường xuyên

Giày dép:

Theo nhận định của Hiệp hội Da giày – Túi xách Việt Nam (Lefaso) , từ quý II năm 2022, nhờ dịch bệnh tại Việt Nam được kiểm soát và nhiều thị trường trên thế giới dần chuyển sang điều kiện kinh doanh bình thường nên các doanh nghiệp da giày có nhiều đơn hàng hơn, triển khai hoạt động sản xuất, kinh doanh tốt hơn.

Bên cạnh những thuận lợi trên, hiện tại các doanh nghiệp ngành da giày, túi xách lại đối mặt với những vấn đề như tỷ lệ tồn kho cao (khoảng 40%), cùng với đó là chi phí logistics cao, thiếu hụt nguồn lao động cho sản xuất và

đứt gãy chuỗi cung ứng nguyên, phụ liệu khi Trung Quốc vẫn áp dụng chính sách “zero Covid-19”.

2.3. Tình hình tại một số địa phương

2.3.1. Tp. Đà Nẵng

Với quyết tâm khôi phục, phát triển kinh tế bền vững hậu COVID-19, Ủy ban nhân dân Thành phố Đà Nẵng vừa công bố danh mục dự án thu hút đầu tư giai đoạn 2022 - 2026, định hướng đến năm 2030. Đặc biệt, trong số 36 dự án thuộc Danh mục dự án thu hút đầu tư vào TP. Đà Nẵng giai đoạn 2022 - 2026, định hướng đến năm 2030, có 9 dự án ở lĩnh vực giao thông, cơ sở hạ tầng, logistics. Trong đó, có danh mục dự án thu hút đầu tư 2 bến khởi động cảng Liên Chiểu (quận Liên Chiểu) trong giai đoạn 2022 - 2025, tổng vốn đầu tư do nhà đầu tư đề xuất, hình thức đầu tư là 100% vốn của nhà đầu tư.

Đà Nẵng còn kêu gọi đầu tư dự án Trung tâm Logistics cảng Liên Chiểu (phân kỳ đầu tư 2025 - 2030) với mục tiêu hình thành trung tâm logistics cảng biển cấp vùng, hạng 1, quy mô đến năm 2030 là 35ha (đất chưa giải phóng mặt bằng), nhà đầu tư đề xuất phù hợp với từng giai đoạn phát triển. Hình thức đầu tư là 100% vốn của nhà đầu tư; quy mô vốn đầu tư do nhà đầu tư đề xuất.

Dự án Trung tâm Logistics Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng có quy mô đến năm 2030 là 4 ha (đất chưa giải phóng mặt bằng), nhà đầu tư đề xuất phân kỳ đầu tư 2025 - 2030 phù hợp theo từng giai đoạn phát triển.

Dự án Trung tâm Logistics ga hàng hóa Kim Liên (tại Ga đường sắt mới Kim Liên, gần KCN Hòa Khánh), đến năm 2030 có quy mô 5 ha (đất chưa giải phóng mặt bằng), nhà đầu tư đề xuất phân kỳ đầu tư 2025 - 2030 phù hợp theo từng giai đoạn phát triển.

Dự án Trung tâm Logistics Khu công nghệ cao Đà Nẵng (phân kỳ đầu tư 2022 - 2025) là trung tâm phụ trợ trung tâm logistics hàng không và đường sắt; quy mô đến năm 2030 là 3ha (đất đã giải phóng mặt bằng, thuộc Khu công nghệ cao Đà Nẵng).

Dự án Trung tâm Logistics Hòa Phước (xã Hòa Phước, huyện Hòa Vang) là tổng kho và trung chuyển hàng hóa các loại để khai thác lợi thế cảng biển. Dự kiến diện tích khoảng 20 - 25ha (đất nông nghiệp, đất ở nông thôn), phân kỳ đầu tư 2023 - 2030.

Dự án Trung tâm chia chọn tự động và kho bãi (xã Hòa Liên, huyện Hòa Vang) là khu vực phát triển logistics, thương mại điện tử, hỗ trợ chuyển đổi số. Diện tích khu đất là 56ha (đã phê duyệt quy hoạch, chưa giải tỏa đền bù) nằm cạnh Khu CNTT tập trung và Khu công nghệ cao Đà Nẵng. Tất cả các dự án trên có hình thức đầu tư là 100% vốn của nhà đầu tư, quy mô vốn do nhà đầu tư đề xuất.

Theo quy hoạch đến năm 2050, Đà Nẵng sẽ hình thành loạt trung tâm logistics cấp vùng và cấp tỉnh nhằm góp phần phát triển ngành dịch vụ logistics của TP, hướng đến hình thành chuỗi cung ứng logistics tại miền Trung với TP Đà Nẵng đóng vai trò trung tâm và tạo sức lan tỏa cho toàn khu vực.

Nhu cầu dịch vụ logistics chuyên nghiệp và có tính tích hợp cao tại Đà Nẵng được dự báo sẽ gia tăng cùng xu hướng phát triển của các ngành công nghiệp, trong đó có các tổ hợp công nghiệp hiện đại, khu công nghiệp và khu công nghệ thông tin...

Ngày 25/6/2022, tại Diễn đàn đầu tư Đà Nẵng 2022 do Thành ủy – UBND thành phố tổ chức UBND thành phố trao Giấy Chứng nhận đăng ký đầu tư/Quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư; Chủ trương nghiên cứu đầu tư; Thông báo về việc nghiên cứu, tìm hiểu cơ hội đầu tư, đóng góp ý tưởng đề án quy hoạch phân khu; Bản ghi nhớ hợp tác nghiên cứu đầu tư cho 27 dự án với tổng vốn đầu tư đề xuất hơn 5,6 tỷ USD. Trong đó:

+ Có 15 dự án được cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư/Quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư, tổng vốn đầu tư khoảng 8.505 tỷ đồng (tương đương 369,8 triệu USD).

+ Tại Khu Công nghệ cao, khu công nghiệp và khu công nghệ thông tin tập trung có 9 dự án, tổng vốn đầu tư khoảng 4.033 tỷ đồng, tương đương 175,3 triệu USD như: Dự án Nhà máy sản xuất INTEX INDUSTRIES Đà Nẵng; Dự án Nhà xưởng cho thuê Dana Logistics; Dự án Nhà máy nhựa Long thành thành phố Đà Nẵng; Nhà máy gia công sản xuất LED bằng công nghệ SMT; Dự án Nhà máy nghiên cứu – Phát triển gia công sản xuất và lắp ráp thiết bị điện tử công nghệ cao, Dự án sản xuất linh kiện điện tử, vật liệu bán dẫn Vector Fabrication;

Khu công nghiệp và khu công nghệ thông tin tập trung có 6 dự án, tổng vốn đầu tư khoảng 4.472 tỷ đồng (tương đương 194,4 triệu USD) như: Dự án

Chung cư Summit Hoàì Thanh; Dự án Xây dựng nhà ga hàng hoá – Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Trung tâm cao ốc phức hợp Nguyễn Kim.

2.3.2. Tỉnh Thanh Hóa

Triển vọng phát triển thương mại điện tử và logistics cho thương mại điện tử tại Thanh Hóa.

Với những bước tiến trong phát triển kinh tế, xã hội và lợi thế của một tỉnh ở Bắc Trung Bắc có dân số đông, trẻ và năng động, Thanh Hóa được đánh giá là một trong những địa phương có tốc độ phát triển nhanh trong ứng dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử (TMĐT) phục vụ sản xuất, kinh doanh cũng như kết nối cung cầu. Hiện nay, hạ tầng viễn thông của Thanh Hóa bảo đảm triển khai tốt các ứng dụng về thông tin điện tử. Đến nay, các tiêu chuẩn trao đổi, thu thập dữ liệu được ứng dụng trong hầu hết các giao dịch TMĐT.

Theo Sở Công Thương Thanh Hóa, hầu hết các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh đã sử dụng Internet, thư điện tử... trong giao dịch với khách hàng. Trong đó, có hơn 200 DN đăng ký website thực hiện các dịch vụ TMĐT; có 35% DN tham gia cung ứng các sản phẩm, hàng hóa, hỗ trợ và thông tin trực tiếp cho người tiêu dùng cá nhân trên Internet.

Đặc biệt, tháng 6/2022, UBND tỉnh Thanh Hóa đã ban hành Kế hoạch số 157/KH-UBND về việc triển khai thúc đẩy phát triển thương mại điện tử dựa trên Nền tảng sàn thương mại điện tử năm 2022.

Kế hoạch nhằm triển khai các giải pháp hỗ trợ, thúc đẩy việc ứng dụng rộng rãi thương mại điện tử trong doanh nghiệp, hợp tác xã và cộng đồng trên địa bàn tỉnh; thu hẹp khoảng cách giữa thành thị và nông thôn về mức độ phát triển thương mại điện tử. Đẩy mạnh hình thức mua sắm trực tuyến, thanh toán không dùng tiền mặt, từng bước thay đổi thói quen, hành vi mua sắm của người tiêu dùng theo hướng văn minh, hiện đại. Xây dựng thị trường, nâng cao uy tín của doanh nghiệp và lòng tin người tiêu dùng trong thương mại điện tử thông qua tuyên truyền, đào tạo kỹ năng thương mại điện tử cho người dân và doanh nghiệp; khuyến khích doanh nghiệp khởi nghiệp, ứng dụng thương mại điện tử trong hoạt động sản xuất, kinh doanh.

Triển khai thúc đẩy phát triển thương mại điện tử trên địa bàn tỉnh dựa trên Nền tảng sàn thương mại điện tử với mục tiêu tỷ trọng doanh thu thương mại điện tử năm 2022 trong tổng mức bán lẻ chiếm tối thiểu 7%.

Duy trì, cập nhật, nâng cấp, vận hành hiệu quả sàn giao dịch thương mại điện tử của tỉnh (<http://thuongmaidientuthanhhoa.vn>) để quảng bá, giới thiệu và tiêu thụ các hàng hóa trên địa bàn tỉnh. Kết nối sàn giao dịch thương mại điện tử tỉnh Thanh Hoá với sàn giao dịch thương mại điện tử các tỉnh, thành phố để hỗ trợ phân phối, tiêu thụ hàng hóa của doanh nghiệp, hợp tác xã, người dân. Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý hoạt động thương mại điện tử tại địa phương.

Thương mại điện tử phát triển cũng sẽ thúc đẩy nhu cầu về dịch vụ logistics cho thương mại điện tử, như giao nhận, kho hàng thương mại điện tử trên và qua địa bàn tỉnh Thanh Hóa. Điều này cũng đã được Bộ trưởng Bộ Công Thương Nguyễn Hồng Diên nhấn mạnh trong chuyên công tác của Chủ tịch Quốc hội Vương Đình Huệ làm việc với Ban Thường vụ tỉnh uỷ Thanh Hoá vào tháng 4/2022. Theo đó, bên cạnh việc chú trọng phát triển hạ tầng giao thông, Thanh Hóa cần chú trọng hơn đến việc phát triển lĩnh vực logistics nhằm phát huy tiềm năng của tỉnh và thu hút đầu tư nước ngoài. Bên cạnh đó, Thanh Hoá là tỉnh có dân số đông với gần 3,7 triệu dân, nên tỉnh cần chú trọng khai thác, phát triển thị trường nội địa bằng các hình thức như thương mại điện tử, thương mại truyền thống. Theo Bộ trưởng Nguyễn Hồng Diên: “Nếu tỉnh tập trung khai thác các hình thức này cùng với phát triển trung tâm logistics sẽ rất thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa trong nước và quốc tế”.

PHẦN 2. CÁC ĐỊNH HƯỚNG, CHÍNH SÁCH, QUY ĐỊNH TÁC ĐỘNG ĐẾN LOGISTICS TRONG HOẠT ĐỘNG XUẤT KHẨU

1.1. Các định hướng, chính sách về logistics nói chung

1.1.1. Các nội dung liên quan đến logistics trong Chương trình hành động của Chính phủ về Phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính vừa ký Nghị quyết số 78/NQ-CP ngày 18/6/2022 ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02/4/2022 của Bộ Chính trị về Phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Nghị quyết đề ra một số chỉ tiêu cụ thể đến năm 2030: Tăng trưởng bình quân giai đoạn 2021 - 2030 đạt khoảng 6,5 - 7%/năm. Quy mô nền kinh tế đến năm 2030 gấp 2 - 2,5 lần so với năm 2021.

Đặc biệt có một số nội dung đáng lưu ý về logistics trong Nghị quyết như:

Phát triển các trung tâm đầu mối về nông nghiệp gắn với vùng chuyên canh, kết nối với các đô thị gồm: Trung tâm đầu mối tổng hợp ở thành phố Cần Thơ gắn với phát triển dịch vụ logistics ở Hậu Giang, trung tâm đầu mối ở An Giang, Đồng Tháp gắn với vùng nguyên liệu về thủy sản nước ngọt, trái cây, lúa gạo vùng sinh thái nước ngọt; trung tâm đầu mối ở Kiên Giang, Cà Mau, Sóc Trăng gắn với vùng nguyên liệu về thủy sản khu vực ven biển, trung tâm đầu mối ở Tiền Giang, Bến Tre gắn với vùng nguyên liệu chính về trái cây, rau màu.

Ban hành chính sách ưu đãi để phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Tháp thành khu kinh tế tổng hợp;

Ưu tiên phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là kết cấu hạ tầng giao thông, hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải, bảo đảm kết nối hài hòa, hiệu quả giữa các phương thức vận tải; chú trọng phát triển vận tải đa phương thức, lấy đường thủy là trọng tâm.

Đột phá trong phát triển hạ tầng công nghệ thông tin đồng bộ, hiện đại, thông minh, gắn với phát triển các hành lang kinh tế, thúc đẩy liên kết và hội

nhập hành lang kinh tế đô thị - công nghiệp từ Cần Thơ đến Long An, hành lang kinh tế dọc Sông Tiền - Sông Hậu, hành lang kinh tế ven biển từ Long An, Cà Mau đến Kiên Giang, hành lang kinh tế biên giới từ Long An đến Kiên Giang;

Đặc biệt, Theo Nghị quyết, đến năm 2030, hoàn thành hệ thống đường bộ cao tốc kết nối vùng với vùng Đông Nam Bộ, hệ thống cảng biển và các cửa khẩu quốc tế gồm các tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, Bắc - Nam phía Tây, Thành phố Hồ Chí Minh - Sóc Trăng, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu, Hồng Ngự - Trà Vinh; nâng cấp hệ thống quốc lộ chính yếu, các cầu; đầu tư hệ thống đường ven biển qua các tỉnh Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau, Kiên Giang.

Tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, trong đó chú trọng kết nối các trung tâm đầu mối với hành lang vận tải thủy chính của vùng; phát triển các cụm cảng hàng hóa, cụm cảng hành khách và hệ thống cảng chuyên dùng đường thủy nội địa. Hoàn thành hệ thống cảng biển theo quy hoạch, trong đó Cảng Trần Đề phát triển thành cảng đặc biệt và cửa ngõ vùng; phát triển cảng Hòn Khoai thành bến cảng tổng hợp; nâng cấp luồng hàng hải cho tàu biển trọng tải lớn vào Sông Hậu, luồng hàng hải Trần Đề. Mở rộng cảng hàng không quốc tế Phú Quốc; điều chỉnh quy hoạch và đầu tư cảng hàng không Rạch Giá, Cà Mau. Hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ. Đẩy nhanh tiến độ các dự án xây dựng cảng Container và các đoạn tuyến đường sau cảng, kết nối thuận lợi cảng biển với mạng giao thông quốc gia.

1.1.2. Các định hướng, chính sách về hoạt động và cơ sở hạ tầng phục vụ logistics

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) vừa ban hành Thông tư số 05/2022 ngày 25 tháng 5 năm 2022 bãi bỏ một số quy định liên quan đến cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép của các Thông tư về vận tải đường bộ quốc tế do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành. Cụ thể như sau:

a) Bãi bỏ một số điều, khoản, cụm từ và phụ lục của các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng Mê Công mở rộng

1. Bãi bỏ một số điều, khoản, cụm từ và phụ lục của các Thông tư số [29/2009/TT-BGTVT](#) ngày 17 tháng 11 năm 2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng Mê Công mở rộng như sau:

a) Bãi bỏ khoản 4 Điều 4, Điều 6, Điều 7 và Phụ lục 2, Phụ lục 5, Phụ lục 6, Phụ lục 7, Phụ lục 8 và Phụ lục 9;

b) Bỏ cụm từ “Mẫu ký hiệu phân biệt quốc gia của Việt Nam được quy định tại Phụ lục 2 ban hành kèm theo Thông tư này” tại khoản 2 Điều 4.

2. Bãi bỏ khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4, khoản 6, khoản 7 Điều 1 và Phụ lục 1, Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4, Phụ lục 5 của Thông tư số [89/2014/TT-BGTVT](#) ngày 31 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [29/2009/TT-BGTVT](#) ngày 17 tháng 11 năm 2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng Mê Công mở rộng.

b) Bãi bỏ một số điều, khoản, cụm từ và phụ lục của các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện Hiệp định, Nghị định thư về vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa

1. Bãi bỏ một số điều, khoản, cụm từ và phụ lục của Thông tư số [23/2012/TT-BGTVT](#) ngày 29 tháng 06 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện Hiệp định, Nghị định thư về vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa như sau:

a) Bãi bỏ Điều 8, Điều 9, Điều 10, Điều 11, Điều 12, Điều 13, Điều 14, Điều 15, Điều 16, Điều 17 và Phụ lục I, Phụ lục V, Phụ lục VI, Phụ lục VII, Phụ lục VIII, Phụ lục IX, Phụ lục X, Phụ lục XI, Phụ lục XII, Phụ lục XIII, Phụ lục XIVa, Phụ lục XIVb, Phụ lục XIVc, Phụ lục XIVd, Phụ lục XIVđ, Phụ lục XIVE, Phụ lục XIVg;

b) Bỏ cụm từ “theo mẫu quy định tại Phụ lục I của Thông tư này” tại khoản 2 Điều 3.

2. Bãi bỏ khoản 4, khoản 5, khoản 6 và khoản 7 Điều 1, khoản 3 Điều 2 của Thông tư số [29/2020/TT-BGTVT](#) ngày 30 tháng 10 năm 2020 của Bộ

trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [23/2012/TT-BGTVT](#) ngày 29 tháng 6 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện Hiệp định, Nghị định thư về vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa.

c) Bãi bỏ một số điều, khoản, cụm từ và phụ lục của Thông tư số 88/2014/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định và Nghị định thư thực hiện Hiệp định tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện cơ giới đường bộ qua lại biên giới giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào

1. Bãi bỏ khoản 1 Điều 4, Điều 9, Điều 10, Điều 11, Điều 12, Điều 13, Điều 14, Điều 15, Điều 16, Điều 17, Điều 18, Điều 19 và Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4, Phụ lục 5, Phụ lục 6a, Phụ lục 6b, Phụ lục 7a, Phụ lục 7b, Phụ lục 8, Phụ lục 9, Phụ lục 10, Phụ lục 11, Phụ lục 12, Phụ lục 13, Phụ lục 14, Phụ lục 15, Phụ lục 16, Phụ lục 17.

2. Bỏ cụm từ “Mẫu ký hiệu phân biệt quốc gia của Việt Nam quy định tại Phụ lục 2 của Thông tư này.” tại Điều 6.

d) Bãi bỏ một số điều, khoản và phụ lục của các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thi hành một số điều của Hiệp định và Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia

1. Bãi bỏ khoản 1 Điều 5, khoản 2 Điều 7, Điều 10, Điều 11, Điều 12, Điều 13, Điều 14, Điều 15, Điều 16, Điều 17, Điều 18, Điều 19, Điều 20 và Phụ lục 2, Phụ lục 3, Phụ lục 4, Phụ lục 5, Phụ lục 6A, Phụ lục 6B, Phụ lục 6C, Phụ lục 7A, Phụ lục 7B, Phụ lục 8, Phụ lục 9, Phụ lục 10, Phụ lục 11, Phụ lục 12, Phụ lục 13, Phụ lục 14, Phụ lục 15, Phụ lục 16, Phụ lục 17 của Thông tư số [39/2015/TT-BGTVT](#) ngày 31 tháng 7 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thi hành một số điều của Hiệp định và Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia.

2. Bãi bỏ khoản 3 và khoản 4 Điều 1 của Thông tư số 47/2019/TT-BGTVT ngày 28 tháng 11 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa

đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [39/2015/TT-BGTVT](#) ngày 31 tháng 7 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thi hành một số điều của Hiệp định và Nghị định thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia.

e) Bãi bỏ một số điều, khoản, cụm từ và phụ lục của các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Bản ghi nhớ giữa Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào và Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về vận tải đường bộ

1. Bãi bỏ một số điều, khoản, cụm từ và phụ lục của Thông tư số [63/2013/TT-BGTVT](#) ngày 31 tháng 12 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Bản ghi nhớ giữa Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào và Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về vận tải đường bộ như sau:

a) Bãi bỏ khoản 1, khoản 2 và khoản 5 Điều 3, khoản 1 Điều 4, Điều 7, Điều 8, Điều 9, Điều 10, Điều 11, Điều 12, Điều 13 và Phụ lục IV, Phụ lục V, Phụ lục VI, Phụ lục VII, Phụ lục VIII, Phụ lục IX, Phụ lục X;

b) Bỏ cụm từ “Mẫu Ký hiệu phân biệt quốc gia của Việt Nam quy định tại Phụ lục IV của Thông tư này.” tại Điều 6.

2. Bãi bỏ khoản 1, khoản 2, khoản 3 và khoản 4 Điều 1 của Thông tư số [20/2020/TT-BGTVT](#) ngày 17 tháng 9 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 63/2013/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Bản ghi nhớ giữa Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào và Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về vận tải đường bộ.

Trong khi đó Thông tư vẫn giữ nguyên quy định về phạm vi hoạt động của phương tiện: Phương tiện vận tải liên quốc gia được phép qua lại biên giới theo các cặp cửa khẩu quy định tại Phụ lục I của Thông tư này; Phương tiện vận tải quá cảnh được phép vận chuyển theo các cặp cửa khẩu và tuyến quá cảnh được quy định tại Phụ lục II của Thông tư; Phương tiện không được phép vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách giữa hai điểm trong lãnh thổ của một Bên ký kết.

Theo Thông tư 05/2022, phương tiện khi qua lại biên giới phải có các giấy tờ có giá trị sử dụng quy định tại Phụ lục III của Thông tư và phải xuất trình cho các cơ quan có thẩm quyền khi được yêu cầu. Trường hợp các giấy tờ nêu trên không in song ngữ gồm tiếng Việt và tiếng Anh thì phải kèm theo bản dịch tiếng Anh do cơ quan phát hành loại giấy tờ đó cấp hoặc do cơ quan công chứng hợp pháp xác nhận.

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 25 tháng 05 năm 2022.

1.2. Các định hướng, chính sách, kế hoạch tác động đến xuất khẩu và logistics cho xuất khẩu

1.2.1. Dự thảo Biểu Thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt Hiệp định VN-EAEU FTA

Ngày 26/12/2017, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 150/2017/NĐ-CP ban hành Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của Việt Nam để thực hiện Hiệp định Thương mại tự do giữa một bên là Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và bên kia là Liên minh Kinh tế Á-Âu và các nước thành viên (gọi tắt là Hiệp định VN-EAEU FTA) giai đoạn 2018-2022.

Ngày 08/03/2022, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 29/NQ-CP phê duyệt Danh mục Biểu thuế hài hòa ASEAN phiên bản 2022 (AHTN 2022). Theo kế hoạch, các cam kết về thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của Việt Nam trong Hiệp định VN-EAEU FTA cần được chuyển đổi sang AHTN 2022 để đảm bảo sự đồng bộ hóa của pháp luật trong nước, tuân thủ cam kết của Việt Nam tại Nghị định thư của các nước ASEAN và Công ước về Hệ thống điều hòa mô tả và mã hóa hàng hóa (Công ước HS) của Tổ chức Hải quan thế giới.

Để thực thi các cam kết về thuế nhập khẩu của Việt Nam tại Hiệp định, Bộ Tài chính triển khai xây dựng dự thảo Nghị định Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của Việt Nam để thực hiện Hiệp định VN-EAEU FTA giai đoạn 2022-2027 và đăng tải lấy ý kiến góp ý rộng rãi của nhân dân.

Mức thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt bình quân từ 3,25%- 2,34%

Theo dự thảo, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt VN-EAEU FTA theo AHTN 2022 giai đoạn 2022-2027 gồm mã hàng, mô tả hàng hóa, thuế suất cho từng năm, kể từ năm 2022 đến hết ngày 31/12/2027.

Về mức thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt: Mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt bình quân cho từng năm là: Năm 2022 là 3,25%, 2023 là 2,95%; năm 2024 là 2,66%, năm 2025 là 2,36%, năm 2026 là 2,36% và năm 2027 là 2,34%.

Điều kiện áp dụng thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt theo Hiệp định VN-EAEU FTA: Dự thảo Nghị định quy định các điều kiện để hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam được áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt theo Hiệp định VN-EAEU FTA, gồm:

1. Thuộc Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt ban hành kèm theo Nghị định này.

2. Được nhập khẩu vào Việt Nam từ các nước là thành viên của Hiệp định VN-EAEU FTA, bao gồm các nước sau:

a) Cộng hòa Armenia;

b) Cộng hòa Belarus;

c) Cộng hòa Kazakhstan;

d) Cộng hòa Kyrgyzstan;

đ) Liên bang Nga;

e) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (Hàng hóa từ khu phi thuế quan nhập khẩu vào thị trường trong nước).

3. Đáp ứng các quy định về xuất xứ hàng hóa trong Hiệp định VN-EAEU FTA, có Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hoá (C/O) mẫu EAV, theo quy định pháp luật hiện hành.

1.2.2. Các nhóm giải pháp nâng cao năng lực logistics phục vụ xuất khẩu nông sản khu vực ĐBSCL

Quy hoạch Vùng Đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28/2/2022.

Đồng bằng sông Cửu Long có vai trò, vị thế quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh lương thực quốc gia. Là vùng sản xuất và xuất khẩu lương thực, thực phẩm, trái cây lớn của cả nước. Đây còn là vùng có vị trí chiến lược quốc phòng an ninh, đặc biệt giàu tài nguyên và năng lượng tái tạo. Có lợi thế phát triển kinh tế biển, biên mậu và giao thương quốc tế.

Tuy nhiên, trong quá trình phát triển, vùng vẫn chưa khai thác hết tiềm năng và lợi thế của mình, chưa tranh thủ được độ mở cao của nền kinh tế với nhiều hiệp định thương mại tự do (cả song phương và đa phương) đã được ký kết để thúc đẩy phát triển sản xuất, tiêu thụ sản phẩm. Sản xuất nông nghiệp của vùng còn manh mún, chưa có quy hoạch bảo đảm, sản xuất chưa theo tín hiệu của thị trường; nhiều loại nông sản, trái cây chưa được chế biến, chủ yếu là xuất khẩu thô và tiêu thụ qua đường tiểu ngạch, chất lượng sản phẩm không ổn định, chưa đáp ứng được tiêu chuẩn của các thị trường xuất khẩu; liên kết trong chuỗi giá trị sản xuất và tiêu thụ sản phẩm còn yếu. Sản xuất công nghiệp của vùng chủ yếu vẫn tập trung vào các ngành thâm dụng đất đai, lao động với giá trị thấp; phát triển năng lượng còn chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế...

Để khắc phục tình trạng trên, trong thời gian tới, Bộ Công Thương sẽ khẩn trương xây dựng Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết của Chính phủ về một số nhiệm vụ thúc đẩy phát triển nông nghiệp và nông thôn bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long, chủ động thích ứng biến đổi khí hậu để cụ thể hóa các nhiệm vụ được giao cho ngành, làm cơ sở tổ chức thực hiện đồng bộ, xuyên suốt trong toàn ngành từ trung ương đến địa phương.

Nhiều giải pháp cũng sẽ được đưa ra để nâng cao hiệu quả hoạt động xúc tiến thương mại phát triển mạnh mẽ thị trường tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp, trong đó có xuất khẩu nông sản với giá trị cao hơn đến các thị trường tiêu thụ ổn định. Theo đó, Bộ sẽ chủ động tăng cường cung cấp thông tin thị trường, tăng cường kết nối tiêu thụ nông sản, hỗ trợ khai thác lợi thế của các FTA cho các địa phương, doanh nghiệp trong vùng; tổ chức triển khai hiệu quả Đề án Đổi mới phương thức kinh doanh tiêu thụ nông sản nhằm tiêu thụ tối đa sản phẩm nông sản.

Trong khuôn khổ Chương trình cấp quốc gia về xúc tiến thương mại, Bộ sẽ phối hợp với các địa phương xây dựng đề án xúc tiến thương mại quy mô cấp vùng với các hình thức xúc tiến thương mại khác nhau tại khu vực Đồng

bằng sông Cửu Long, xúc tiến nông sản tại nước ngoài, quảng bá sản phẩm trên môi trường số, qua các kênh phân phối truyền thống và các sàn giao dịch thương mại điện tử...

Trong khuôn khổ Chương trình Thương hiệu quốc gia, Bộ tiếp tục hỗ trợ các địa phương quảng bá thương hiệu nông sản, sản phẩm mang chỉ dẫn địa lý tại thị trường trong nước và xuất khẩu; khuyến khích và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực nông nghiệp đăng ký tham gia, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh cho các sản phẩm nông sản của vùng.

Bộ Công Thương cũng sẽ phối hợp các bộ, ngành chức năng trong đàm phán mở cửa thị trường xuất khẩu cho các mặt hàng trái cây và nông sản; làm tốt việc công nhận lẫn nhau về tiêu chuẩn kỹ thuật, duy trì và đảm bảo chất lượng hàng hóa đáp ứng tiêu chuẩn của các thị trường.

Đặc biệt, để đảm bảo xuất khẩu bền vững nông sản, không chỉ khai thông ở khâu thị trường mà cần làm tốt ngay từ khâu quy hoạch và tổ chức sản xuất. Do đó, một số giải pháp mang tính chất phối hợp cần được thực hiện như sau:

Trước tiên là: Phối hợp quy hoạch lại vùng trồng, vùng nuôi hợp lý; thu hút đầu tư trong sản xuất, chế biến và ứng dụng công nghệ bảo quản nhằm nâng cao chất lượng và hàm lượng giá trị của sản phẩm; xây dựng thương hiệu, mã số, vùng trồng, vùng nuôi để hàng hóa đáp ứng các tiêu chuẩn của các thị trường xuất khẩu; Kết nối với các cơ quan chức năng của Bộ và các Thương vụ của Việt Nam ở nước ngoài nắm bắt các thông tin thị trường để định hướng cho sản xuất.

Hướng dẫn doanh nghiệp, hiệp hội ngành hàng chuyên nhanh, chuyên mạnh sang xuất khẩu chính ngạch theo tiêu chuẩn và quy định của thương mại quốc tế. Chú trọng công tác marketing, xây dựng thương hiệu, bảo hộ những sản phẩm đặc sản từng vùng miền, có chỉ dẫn địa lý để hàng hóa Đồng bằng sông Cửu Long có chỗ đứng và đi sâu vào các khu vực thị trường thay vì tập trung chủ yếu ở các thị trường khu vực gần biên giới.

Chủ động xây dựng kế hoạch xúc tiến thương mại phù hợp với nhu cầu và năng lực xúc tiến thương mại của doanh nghiệp địa phương, chú trọng khai thác hiệu quả các công cụ số, đẩy mạnh chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ

thông tin trong xúc tiến thương mại; Triển khai hiệu quả hoạt động xúc tiến thương mại mang tính liên kết vùng theo Kế hoạch xúc tiến thương mại cấp Vùng do các địa phương đã thống nhất xây dựng với sự hướng dẫn của Bộ Công Thương.

Cuối cùng là tập trung quy hoạch, xây dựng hoàn thiện hệ thống hạ tầng (giao thông, vận tải, logistics...) nhằm tăng khả năng kết nối phục vụ lưu thông, tiêu thụ các sản phẩm nông sản chủ lực.

2. Định hướng, chính sách, quy định của nước ngoài: Tác động và/hoặc bài học kinh nghiệm cho logistics trong hoạt động xuất khẩu của Việt Nam

2.1. *Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế (IATA) kêu gọi chính phủ các nước phối hợp đảm bảo an toàn hàng không khi triển khai các dịch vụ 5G*

Hiệp hội Vận tải Hàng không quốc tế (IATA) kêu gọi các chính phủ hợp tác chặt chẽ với ngành hàng không để đảm bảo rằng các hệ thống an toàn hàng không thể cùng tồn tại một cách an toàn với các dịch vụ 5G mới.

Mặc dù IATA nhận ra tầm quan trọng kinh tế của việc cung cấp phổ tần 5G để hỗ trợ thương mại viễn thông không dây thế hệ mới nhưng việc duy trì mức độ an toàn hiện tại của hành khách, tổ bay và máy bay phải là một trong những ưu tiên cao nhất của chính phủ các nước. Lời kêu gọi được đưa ra khi ngành công nghiệp đang họp tại Doha, Qatar tại Đại hội đồng thường niên lần thứ 78 của IATA.

Theo IATA, cần có sự phối hợp ở phạm vi quốc tế để tránh lặp lại những vấn đề về an ninh hàng không gần đây ở Hoa Kỳ, nơi mà việc triển khai các dịch vụ 5G phổ băng tần C đã tạo ra sự gián đoạn lớn cho hàng không, do có nguy cơ gây nhiễu cho các máy đo độ cao vô tuyến quan trọng đối với hệ thống hạ cánh và an toàn của máy bay. Trên thực tế, nhiều quốc gia đã thành công trong việc tạo điều kiện thuận lợi cho các yêu cầu của nhà cung cấp dịch vụ 5G, đồng thời bao gồm các biện pháp giảm thiểu cần thiết để duy trì an toàn hàng không và các dịch vụ không bị gián đoạn, chẳng hạn như Brazil, Canada, Pháp và Thái Lan.

Trước khi quyết định bất kỳ phân bổ phổ tần nào hoặc tiến hành đấu giá phổ tần, IATA kêu gọi các chính phủ đảm bảo sự phối hợp chặt chẽ và hiểu biết lẫn nhau giữa phổ tần quốc gia và các cơ quan quản lý an toàn hàng không để mỗi phân bổ tần số được nghiên cứu toàn diện và được chứng minh là không ảnh hưởng xấu đến an toàn và hiệu quả hàng không. Việc kiểm tra chặt chẽ với sự phối hợp của các chuyên gia về vấn đề hàng không là cực kỳ quan trọng trong việc cung cấp thông tin cần thiết.

Các biện pháp đã được một số chính phủ sử dụng bao gồm:

- ❖ Đảm bảo kiểm tra kỹ lưỡng, phân tách đủ phổ giữa các triển khai 5G băng tần C và băng tần 4,2-4,4 GHz được sử dụng bởi máy đo độ cao vô tuyến hiện có;
- ❖ Mã hóa rõ ràng và thực thi giới hạn công suất tối đa cho truyền 5G băng tần C và độ nghiêng xuống của ăng ten 5G, đặc biệt là trong vùng lân cận của đường bay;
- ❖ Thiết lập các khu vực phòng ngừa và cấm băng tần 5G đầy đủ xung quanh các sân bay.

IATA lưu ý rằng các hãng hàng không hoạt động đến / đi và trong nước Mỹ tiếp tục phải đối mặt với các tác động của việc triển khai 5G, bao gồm cả chỉ thị về độ tin cậy hàng không đang chờ xử lý từ Cục Hàng không Liên bang yêu cầu họ trang bị thêm / nâng cấp máy đo độ cao vô tuyến bằng chi phí của riêng mình để kích hoạt máy bay tiếp tục sử dụng các phương pháp tiếp cận tầm nhìn thấp CAT II và CAT III tại nhiều sân bay của Hoa Kỳ, nơi dịch vụ 5G C-Band hiện đang hoặc sẽ được triển khai trong tương lai. Sự sẵn có kịp thời của các máy đo độ cao được nâng cấp là một vấn đề đáng lo ngại, cũng như chi phí của các khoản đầu tư này và sự thiếu chắc chắn về môi trường quang phổ trong tương lai. Hơn nữa, 19 công ty viễn thông bổ sung được lên kế hoạch triển khai mạng 5G vào tháng 12 năm 2023.

2.2. Tổ chức hàng hải thế giới (IMO) cải tiến quản lý dữ liệu, đánh giá và dự báo chi phí vận tải biển ở Thái Bình Dương

Chi phí vận tải đặc biệt quan trọng ở khu vực Thái Bình Dương, nơi có các quốc gia và vùng lãnh thổ dễ bị tổn thương nhất bởi biến đổi khí hậu và những quốc gia đang phải đối mặt với chi phí vận chuyển và thương mại tương

đổi cao, phụ thuộc phần lớn vào vận chuyển cho thương mại, bao gồm cả nhập khẩu hàng hóa thiết yếu.

Các tác động của tổng hợp các yếu tố kinh tế-xã hội-địa chính trị đến hiệu quả vận tải biển cũng như của vận tải biển đến kinh tế xã hội và an ninh quốc gia, khu vực và toàn cầu có thể bao gồm: khoảng cách địa lý, khả năng kết nối với các thị trường chính, giá trị và chủng loại hàng hóa, sự phụ thuộc vào hàng hải, chi phí vận tải, an ninh lương thực, ứng phó với thiên tai, hiệu quả về phát triển kinh tế xã hội.

Ngành vận tải biển toàn cầu đang đứng trước tổ hợp của nhiều thách thức lớn mà trong quá khứ thường chỉ xảy ra theo nhóm nhỏ hoặc đơn lẻ: Ví dụ, cú sốc vì dịch bệnh COVID-19 và sự gián đoạn khó lường vì chính sách phong tỏa tạm thời và ngay lập tức của các quốc gia, biến đổi khí hậu, biến động địa chính trị, an ninh hàng hải, giá năng lượng tăng mạnh, cảng bến ách tắc, đình công trong ngành vận tải...đang tạo ra cuộc “khủng hoảng” logistics trong vận tải biển. Để giải quyết nguy cơ về sự rối loạn lâu dài cũng như để đạt được mục tiêu hàng hải bền vững, Ban thư ký Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) đã khởi xướng một dự án nhằm cải thiện tính sẵn có của dữ liệu về chi phí vận tải biển nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các đánh giá đa chiều trong tương lai.

IMO đặt mục tiêu thiết lập và triển khai mô hình hóa các yếu tố của vận tải biển xuyên Thái Bình Dương, với các giả định về chi phí vận tải hoặc sự thay đổi trong các mô hình kết nối. Các mô hình này nếu được khai thác tốt sẽ trở thành nền tảng của một hệ thống giám sát liên tục và thu thập dữ liệu về chi phí vận tải biển ở khu vực Thái Bình Dương cũng như các tác động của vận tải biển đến các quốc gia và vùng lãnh thổ.

Hoạt động này sẽ được thực hiện bởi MTCC-Pacific, một trung tâm chuyên môn do IMO thành lập như một phần của Mạng MTCC Toàn cầu (GMN) và được tổ chức bởi Cộng đồng Thái Bình Dương (SPC) và Ban Thư ký Chương trình Môi trường Khu vực Thái Bình Dương (SPREP).

Để đảm bảo rằng các kết quả của dự án là minh bạch và không mang tính chỉ định chính sách, một loạt các tổ chức, thể chế và nguồn lực có kinh nghiệm và chuyên môn liên quan, bao gồm cả UNCTAD, sẽ tham gia.

Kết quả chính của dự án này sẽ là một Nghiên cứu về dữ liệu chi phí vận tải biển ở khu vực Thái Bình Dương sẽ được đệ trình lên Ban Thư ký IMO trước ngày 1 tháng 10 năm 2022.

Dự án cũng dự kiến sẽ xác định và bắt đầu mối quan hệ đối tác lâu dài hoặc cấu trúc có thể có để thu thập và chia sẻ liên tục dữ liệu chi phí vận tải biển và các số liệu thống kê liên quan khác cho Pacific SIDS. Dự án cũng được kỳ vọng sẽ nâng cao hiểu biết về các yếu tố quyết định giá cước hàng hải trong khu vực Thái Bình Dương.

Dự án được tài trợ bởi IMO GHG-TC Trust Fund.

Các bên liên quan quan tâm có thể liên lạc với Ban Thư ký IMO (ghg@imo.org) để biết thêm thông tin.

2.3. IMO và UNCTAD tiếp tục thúc đẩy các mục tiêu phát triển bền vững trong vận tải biển

Cho đến nay, vận tải biển quốc tế vẫn đóng một vai trò trung tâm trong thương mại toàn cầu, chiếm tới 70% thương mại toàn cầu tính theo giá trị và hơn 80% nếu theo khối lượng. Tuy nhiên, đây cũng là một nguồn phát thải khí nhà kính (KNK) đáng kể, chiếm khoảng 2,89% lượng phát thải toàn cầu theo Nghiên cứu khí nhà kính lần thứ tư của IMO (2020).

Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) là cơ quan chuyên môn của Liên hợp quốc phát triển các quy định toàn cầu về vận tải biển trong các lĩnh vực như an toàn, an ninh và ngăn ngừa ô nhiễm, bao gồm ô nhiễm không khí từ tàu biển.

Vào tháng 4 năm 2018, IMO đã thông qua Chiến lược ban đầu về giảm phát thải KNK từ tàu, đề ra tầm nhìn khẳng định cam kết của IMO trong việc giảm phát thải KNK từ vận chuyển quốc tế và loại bỏ chúng càng sớm càng tốt. Chiến lược sẽ được sửa đổi và tăng cường vào năm 2023. Chiến lược ban đầu bao gồm một số biện pháp giảm KNK ứng cử viên, được phân loại thành các biện pháp ngắn hạn, trung hạn và dài hạn.

Đánh giá các tác động có thể có đối với các Quốc gia áp dụng các biện pháp giảm thiểu KNK của IMO trong tương lai.

Chiến lược ban đầu thừa nhận rằng các tác động có thể có đối với các Quốc gia áp dụng biện pháp giảm thiểu KNK cần được đánh giá và xem xét trước khi thông qua và đưa ra các thông số để đánh giá các tác động này.

Tại khóa họp thứ 76 (từ ngày 10-17/6/2021), Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Nghị quyết MEPC.328(76) về sửa đổi, bổ sung đối với Phụ lục VI "Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu" của Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL), nhằm mục đích giảm cường độ các bon từ vận tải biển phù hợp với Chiến lược ban đầu về khí nhà kính của IMO. Sửa đổi, bổ sung này dự kiến có hiệu lực thi hành từ ngày 01/11/2022, đưa ra các quy định mới về Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng đối với tàu hiện có (EEXI) và giảm cường độ các bon hoạt động của tàu.

Quy định trên nhấn mạnh rằng cần chú ý đặc biệt trong các đánh giá tác động này đến nhu cầu của các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các quốc gia đang phát triển ở Đảo nhỏ (SIDS) và các quốc gia kém phát triển (LDCs).

Với mục tiêu giảm ít nhất 40% cường độ các-bon trong vận tải biển vào năm 2030, so với năm 2008, MEPC 75 đã phê duyệt, vào năm 2020, một biện pháp ngắn hạn kết hợp các yêu cầu kỹ thuật và hiệu quả năng lượng vận hành.

Khi xem xét dự thảo sửa đổi Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển (MARPOL Phụ lục VI), nhiều phái đoàn nhấn mạnh rằng, trước khi áp dụng biện pháp ngắn hạn, điều cần thiết là phải thực hiện đánh giá toàn diện về các tác động có thể có của nó đối với các quốc gia. Do đó, đánh giá tác động đã được bắt đầu theo các điều khoản tham chiếu đã được phê duyệt và một Ban chỉ đạo đã được thành lập.

UNCTAD đã được IMO mời thực hiện các đánh giá trước về tác động của biện pháp giảm thiểu khí thải nhà kính được đề xuất đối với hoạt động hàng hải của thế giới, đánh giá toàn diện định lượng và định tính về các tác động có thể có của biện pháp của IMO đối với các quốc gia. IMO và UNCTAD, với tư cách là các thành viên của gia đình LHQ, có mối quan hệ hợp tác lâu dài. Sự hợp tác này đã đặc biệt chặt chẽ trong quá trình đánh giá này.

Đánh giá tác động toàn diện của biện pháp ngắn hạn - Kết quả từ phân tích UNCTAD

Để hoàn thành nhiệm vụ hiện có, UNCTAD đã áp dụng cách tiếp cận hai hướng bao gồm hai bước liên kết với nhau. Bước đầu tiên liên quan đến việc đánh giá những thay đổi trong chi phí logistics hàng hải - bao gồm vận chuyển (vận tải) và các chi phí liên quan đến thời gian - do đo lường ngắn hạn của IMO GHG. Trong bước thứ hai, UNCTAD sử dụng mô hình thương mại toàn cầu để mô phỏng tác động của những thay đổi ước tính về chi phí logistics hàng hải, thương mại và GDP.

Tính toán rất phức tạp liên quan những thay đổi về mức độ chi phí của các loại tàu khác nhau và quãng đường di chuyển, chuyển những thay đổi này thành chi phí vận chuyển và vận tải ngoài hàng hải, tính toán thời gian vận chuyển trên biển và mô hình thương mại. Đánh giá của UNCTAD bao gồm: tất cả các tàu tuân theo quy định (2019), tất cả các hành trình của tàu (2019), đánh giá tác động đến chi phí logistics (đối với 230 vùng lãnh thổ), dòng chảy thương mại (nhập khẩu, xuất khẩu và thương mại liên quan đến chuỗi giá trị toàn cầu) (đối với 184 nền kinh tế) và GDP (cho 184 nền kinh tế)

Hộp 1: Đánh giá của UNCTAD về tác động của Biện pháp giảm thiểu KNK ngắn hạn của IMO đối với các quốc gia

UNCTAD mô phỏng các kịch bản như sau:

EEXI là Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng đối với tàu hiện có

Kịch bản “chỉ EEXI” chỉ bao gồm các yêu cầu về EEXI

Kịch bản “KNK cao” bao gồm cả yêu cầu EEXI và CII, với yêu cầu giảm trung bình CII là 21,5% trong giai đoạn 2019 và 2030

Kịch bản “KNK thấp” bao gồm cả yêu cầu EEXI và CII, với yêu cầu giảm trung bình CII là 10,2% trong giai đoạn 2019 và 2030.

Các yêu cầu CII được đồng ý tại MEPC 76 nằm giữa các kịch bản “KNK thấp” và “KNK cao”.

Mặc dù các quốc gia khác nhau bị ảnh hưởng khác nhau (ví dụ, tùy thuộc vào đặc điểm thương mại của họ), báo cáo cho thấy rằng các biện pháp giảm KNK ngắn hạn cho năm 2030 như sau:

Chi phí logistics hàng hải tăng trung bình lên từ 1,6% (kịch bản chỉ EEXI), 3,1% (KNK thấp) và 7,6% (KNK cao)

Giảm thương mại ở cấp độ toàn cầu dao động trong khoảng 0,10% (chỉ EEXI), 0,49% (KNK cao) và 0,21% (KNK thấp)

Mức giảm GDP ở cấp độ toàn cầu dao động trong khoảng 0,01% (chỉ EEXI) -0,04% (KNK cao) và 0,02% (KNK thấp)

Những con số này có thể được coi là nhỏ, khi so sánh sự gia tăng chi phí logistic với sự thay đổi điển hình của giá cước vận tải trên thị trường. Các tác động toàn cầu lên GDP và dòng chảy thương mại cũng có thể được coi là nhỏ khi so sánh với tác động lâu dài của các yếu tố đại dịch hoặc biến đổi khí hậu. Đối với một số quốc gia nhất định, đặc biệt là các nước đảo nhỏ (SIDS) và các nước thu nhập thấp (LDCs) ở Thái Bình Dương, tác động tương đối cao hơn, cho thấy sự cần thiết phải hỗ trợ để giảm thiểu và giảm bớt các tác động tiềm tàng đối với thu nhập thực tế và dòng chảy thương mại.

Nguồn: UNCTAD (2021) Đánh giá của UNCTAD về tác động của Biện pháp giảm thiểu KNK ngắn hạn của IMO đối với các quốc gia

Báo cáo đánh giá tác động cũng đề xuất các cân nhắc có thể có đối với các đánh giá tác động trong tương lai của các biện pháp giảm KNK trung và dài hạn đối với vận chuyển, đặc biệt (1) để xem xét và xác định tính sẵn có, độ tin cậy, mức độ chi tiết của dữ liệu và xác định các khoảng trống chính liên quan để vận chuyển dữ liệu chi phí liên quan đến các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDCs; (2) và xác định nhu cầu xây dựng năng lực để cải thiện đánh giá tác động, bao gồm xây dựng năng lực của các nước đang phát triển, cụ thể là SIDS và LDCs để thu thập dữ liệu liên quan.

2.4. Nam Phi tìm giải pháp cho các bất đồng trong vận tải đường bộ

Theo Bộ trưởng Bộ Lao động và Việc làm Nam Phi-ông Nxesi, Tổng thống Ramaphosa của nước này đã ủy nhiệm một Ủy ban liên Bộ, do Bộ trưởng Nxesi đứng đầu và bao gồm các Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải và

Bộ trưởng Bộ Nội vụ, cũng như các bên liên quan bị ảnh hưởng, giải quyết những lo ngại của các tài xế xe tải. Ủy ban này đã và đang nỗ lực giải quyết những vấn đề căng thẳng hiện nay, trong đó có việc tổ chức một số cuộc tham vấn với các bên liên quan như đại diện tài xế xe tải và các nhà điều hành xe tải nhỏ.

Thông tin từ thị trường Nam Phi cho thấy các tài xế xe tải đang chặn các tuyến đường quốc lộ để đình công, với các yêu sách khác nhau, từ điều kiện làm việc đến việc làm của công dân nước ngoài và các vấn đề liên quan đến giấy phép lái xe chuyên nghiệp.

Để giải quyết những vấn đề này, Ủy ban đã và tiếp tục lưu ý đến tác động kinh tế của bất kỳ sự gián đoạn nào đối với chuỗi cung ứng và logistics vận chuyển hàng hóa trong cả nước và khu vực. Do đó, Ủy ban đã cam kết chắc chắn để giải quyết những vấn đề này theo cách đảm bảo khả năng tồn tại chính đáng và lâu bền của người lao động trong lĩnh vực này. Một số biện pháp can thiệp này có thể đòi hỏi một lộ trình dài hơn do những thay đổi về luật pháp.

Một cột mốc quan trọng trong lịch sử Nam Phi vào đầu tháng 2 năm 2022, Chính phủ Nam Phi đã xây dựng Chính sách Di cư Lao động Quốc gia toàn diện (NLMP). Nghiên cứu sâu rộng và áp dụng phương pháp đo lường chuẩn quốc tế đã được sử dụng để cung cấp thông tin cho quy trình này, nhằm tìm kiếm chính sách dựa trên các thực tiễn tốt nhất. Do đó, rõ ràng là, để quản lý hiệu quả sự mở rộng nhanh chóng của các dòng di cư quốc tế, Nam Phi phải xây dựng một chính sách phù hợp. Nam Phi không tránh khỏi các xu hướng di cư quốc tế, cũng như các nỗ lực nhằm khai thác nguồn lực lao động. Do đó, Bộ trưởng Nxesi tuyên bố rằng phản ứng hợp lý nhất là tạo ra một NLMP hiệu quả và đây không cần thiết là mối quan ngại của những người lao động trong lĩnh vực đường bộ tại Nam Phi.