

**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**

SÁCH TRẮNG VLA 2018



VLA WHITEBOOK 2018
**25 YEARS OF GROWTH
AND INTERNATIONAL INTEGRATION**

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU

- LỜI GIỚI THIỆU	04
- THÔNG điệp từ BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ MAI TIẾN DŨNG	06
- THÔNG điệp của CHỦ TỊCH HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM	08
- THƯ CHÚC MỪNG CỦA BÈ BẠN TRÊN THẾ GỚI: FIATA, AFFA, SLA, PYEONGTAEK CO.	09

CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VỀ HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM (VLA).	14
---	----

CHƯƠNG II: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ VIỆT NAM NĂM 2017 VÀ 6 THÁNG ĐẦU NĂM 2018.	18
---	----

CHƯƠNG III: GIỚI THIỆU TÓM TẮT CÁC VĂN BẢN PHÁP LUẬT QUAN TRỌNG GẮN ĐÂY LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ LOGISTICS.	22
---	----

CHƯƠNG IV: GIỚI THIỆU CHUNG VỀ CƠ CHẾ MỘT CỬA QUỐC GIA (NSW), CƠ CHẾ MỘT CỬA ASEAN (ASW) VÀ HỆ THỐNG THÔNG QUAN TỰ ĐỘNG.	32
---	----

CHƯƠNG V: HẠ TẦNG LOGISTICS VÀ VẬN TẢI.	39
--	----

CHƯƠNG VI: TÌNH HÌNH NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM.	57
---	----

CHƯƠNG VII: KHUYẾN NGHỊ CỦA VLA NHẪM GIẢM CHI PHÍ LOGISTICS, NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ PHÁT TRIỂN NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM TRONG THỜI GIAN TỚI.	78
--	----

KẾT LUẬN	86
-----------------	----

PHỤ LỤC

1. ĐIỀU KIỆN KINH DOANH CHUẨN CỦA HIỆP HỘI VLA.	88
2. HƯỚNG DẪN THỦ TỤC XIN GIA NHẬP HIỆP HỘI VLA	99

SÁCH TRẮNG VLA 2018

25
NĂM

**PHÁT TRIỂN
VÀ HỘI NHẬP QUỐC TẾ**

VLA WHITEBOOK 2018
25 YEARS OF GROWTH AND
INTERNATIONAL INTEGRATION

LỜI GIỚI THIỆU

“Dịch vụ Logistics” là bất cứ dịch vụ nào liên quan tới hoặc phát sinh từ quá trình lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển, dự trữ hàng hóa, dịch vụ và những thông tin liên quan từ điểm xuất phát đầu tiên tới nơi tiêu thụ cuối cùng sao cho hiệu quả và phù hợp với yêu cầu của khách hàng. Tất cả những hoạt động quản trị logistics nằm trong quản trị chuỗi cung ứng. Bốn yếu tố chính cấu thành hệ thống logistics quốc gia bao gồm Thể chế quản lý logistics - Kết cấu hạ tầng logistics (phần cứng và phần mềm) - Người cung cấp dịch vụ logistics và Người sử dụng dịch vụ logistics.

Chính vì vậy, ngày nay, logistics có một vai trò quan trọng trong nền kinh tế và đời sống xã hội. Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XII đã xác định logistics là một “*ngành dịch vụ giá trị gia tăng cao*” và phải “*hiện đại và mở rộng*” dịch vụ logistics.

Hướng tới việc thực hiện có hiệu quả các nhiệm vụ của Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 kèm theo Quyết định 200/QĐ-TTg, ngày 14/02/2017, nhân dịp kỷ niệm 25 năm ngày thành lập, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (18/11/1993 - 18/11/2018), Hiệp hội ấn hành **Sách trắng - VLA 2018 (VLA Whitebook 2018)** nhằm cung cấp một cách đầy đủ và đáng tin cậy nhất các thông tin và số liệu về Hiệp hội nói riêng và ngành dịch vụ logistics Việt Nam nói chung, các khuyến nghị cụ thể để phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay và trong thời gian tới. Đây là một ấn phẩm truyền thông hữu ích không chỉ cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trên lãnh thổ Việt Nam sử dụng trong hoạt động kinh doanh mà còn cung cấp thông tin giúp các cơ quan quản lý Nhà nước tham khảo trong việc quản lý, hoạch định chính sách liên quan đến ngành dịch vụ logistics cũng như giúp các doanh nghiệp nước ngoài có thông tin trong việc mở rộng đầu tư, hợp tác, phát triển với các doanh nghiệp logistics Việt Nam. **Sách trắng - VLA 2018** được ấn hành bằng tiếng Việt và tiếng Anh.

Trên tinh thần đó, **Sách trắng - VLA 2018** được cấu trúc theo 10 phần, tập trung vào các nội dung chính, bao gồm:

- I. Phần mở đầu;
- II. Giới thiệu về Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA);
- III. Tổng quan tình hình phát triển kinh tế Việt Nam năm 2017 và 6 tháng đầu năm 2018;
- IV. Giới thiệu tóm tắt các văn bản pháp luật quan trọng của Việt Nam gần đây liên quan đến dịch vụ logistics;
- V. Giới thiệu Cơ chế Một cửa quốc gia, một cửa ASEAN và hệ thống thông quan tự động;
- VI. Tình hình phát triển Hạ tầng logistics Việt Nam;
- VII. Ngành dịch vụ logistics Việt Nam;
- VIII. Khuyến nghị của VLA về các giải pháp nhằm cắt giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới;
- IX. Kết luận;
- X. Phụ lục.

Sách trắng - VLA 2018 được soạn thảo với sự chỉ đạo chặt chẽ của Ban chỉ đạo, đứng đầu là Chủ tịch VLA và sự tham gia của Ban Biên tập bao gồm các chuyên gia chuyên ngành logistics trong và ngoài Hiệp hội ở Việt Nam và quốc tế. Các thông tin được lấy từ các nguồn điều tra trực tiếp mới nhất, từ nguồn tài liệu tham khảo đáng tin cậy và cập nhật nhất ở trong và ngoài nước. Hy vọng, nội dung của **Sách trắng - VLA 2018** sẽ đáp ứng phần nào yêu cầu của người đọc và sử dụng của Hội viên, của các doanh nghiệp, các nhà quản lý và các nhà nghiên cứu về ngành dịch vụ logistics Việt Nam.





MAI TIẾN DŨNG
BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM
VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ

Hà Nội, ngày 01 tháng 11 năm 2018

THÔNGIỆP TỪ BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ MAI TIẾN DŨNG

Nhân dịp Kỷ niệm 25 năm ngày thành lập Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), tôi xin gửi tới Hiệp hội và các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics những lời chúc mừng tốt đẹp nhất.

Hiệp hội Giao nhận kho vận Việt Nam được thành lập từ ngày 18 tháng 11 năm 1993, là tiền thân của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam ngày nay. Trong suốt 25 năm qua, Hiệp hội đã không ngừng trưởng thành và phát triển, thể hiện vai trò là tổ chức đại diện cho doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ giao nhận, kho vận và logistics Việt Nam, làm cầu nối giữa doanh nghiệp trong ngành và các cơ quan quản lý Nhà nước, đã có đóng góp quan trọng trong sự phát triển của ngành logistics nước ta, của lĩnh vực thương mại và nền kinh tế đất nước.

Chính phủ xác định logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Để phát triển ngành logistics, Chính phủ cam kết hỗ trợ, kiến tạo môi trường thuận lợi cho nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, đề ra 06 mục tiêu 60 nhiệm vụ cụ thể với nhiều giải pháp toàn diện nhằm đưa ngành dịch vụ logistics nước ta vượt qua những khó khăn, thách thức, đạt trình độ tiên tiến của khu vực và thế giới, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế của đất nước. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam và các doanh nghiệp đã tích cực triển khai Kế hoạch hành động và đạt được những kết quả bước đầu đáng ghi nhận. Tôi vui mừng được biết, theo công bố của Ngân hàng Thế giới, năm 2018 Chỉ số hoạt động logistics của Việt Nam tăng 25 bậc so với năm 2016, xếp thứ 39/160 nước, đứng thứ 3 trong các nước ASEAN.

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư đang có tác động mạnh mẽ đến nền kinh tế, ngành logistics nước ta cũng đang gặp phải nhiều khó khăn, thách thức. Với yêu cầu phát triển trong giai đoạn tới, Chính phủ kỳ vọng Hiệp hội và các

doanh nghiệp logistics tiếp tục có nhiều đột phá hơn nữa, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ hiện đại, nâng cao năng lực quản trị, tăng cường hợp tác, kết nối trong nước, khu vực và toàn cầu, quản lý tốt chuỗi cung ứng, giảm chi phí, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa, chú trọng đào tạo nhân lực chuyên nghiệp, trình độ cao về logistics; sớm hình thành ngày càng nhiều doanh nghiệp dịch vụ logistics có năng lực cạnh tranh cao trên thị trường trong nước và quốc tế.

Một lần nữa, thay mặt Văn phòng Chính phủ và Hội đồng Tư vấn cải cách thủ tục hành chính của Thủ tướng Chính phủ, tôi xin gửi lời chúc mừng tới Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam và các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics. Chúc Hiệp hội và các doanh nghiệp ngày càng lớn mạnh và đạt được nhiều thành công, chúc ngành dịch vụ logistics Việt Nam ngày càng phát triển, đóng góp tích cực hơn nữa cho kinh tế đất nước.

Thân ái!



Mai Tiến Dũng

Bộ trưởng, Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ

Chủ tịch Hội đồng Tư vấn Cải cách thủ tục hành chính





THÔNGIỆP CỦA CHỦ TỊCH HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), tiền thân là Hiệp hội Giao nhận kho vận Việt Nam, được thành lập ngày 18/11/1993 là “tổ chức xã hội - nghề nghiệp của các tổ chức, doanh nghiệp và công dân Việt Nam trong hoạt động thương mại, giao nhận kho vận, dịch vụ logistics theo Luật Thương mại, tự nguyện thành lập, không vụ lợi nhằm mục đích hợp tác, liên kết, hỗ trợ và giúp đỡ lẫn nhau trong việc phát triển nghề nghiệp, nâng cao hiệu quả hoạt động và bảo vệ quyền lợi hợp pháp của Hội viên; trên cơ sở đó hội nhập với các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực này trong khu vực và trên thế giới theo quy định của pháp luật”.

Trải qua 25 năm xây dựng và phát triển, Hiệp hội đã có bước phát triển mạnh mẽ cả về số lượng lẫn chất lượng hoạt động. Từ 07 Hội viên năm 1994, đến hết tháng 07/2018, Hiệp hội đã có 377 Hội viên, trong đó có 320 là Hội viên chính thức, 57 là Hội viên liên kết với 37 Hội viên là các doanh nghiệp FDI. Hiện nay có Hội viên là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực ngân hàng, là trường đại học, trường cao đẳng đào tạo nguồn nhân lực logistics. Hiệp hội đã tập hợp được các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics hàng đầu của Việt Nam trong số khoảng 4.000 doanh nghiệp nghề nghiệp. Vai trò và vị trí của Hiệp hội đã được nâng cao rõ rệt cả trong nước và trên trường quốc tế.

Hiện nay, Hiệp hội là thành viên chính thức của Hiệp hội Giao nhận vận tải quốc tế (FIATA) và Hiệp hội Giao nhận vận tải ASEAN (AFFA). Trong thời gian gần đây, Hiệp hội đã phát huy tốt vai trò phản biện xã hội đối với các cơ quan nhà nước liên quan đến hoạt động logistics, phản ánh kịp thời ý kiến của cộng đồng doanh nghiệp logistics và bảo vệ quyền lợi chính đáng của Hội viên, nhất là trong việc xây dựng và triển khai thực hiện Quyết định 200/QĐ-TTg, ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.

Hội nghị Ban chấp hành Hiệp hội, tháng 12/2017, đã quyết định lấy ngày 18/11 hàng năm là ngày Logistics Việt Nam, ấn hành **Sách trắng - VLA 2018** của Hiệp hội (VLA Whitebook 2018). Cùng với các hoạt động khác, việc ấn hành **Sách trắng - VLA 2018** là một hoạt động thiết thực kỷ niệm 25 năm ngày thành lập Hiệp hội. **Sách trắng - VLA 2018** được kết cấu theo 10 phần, tập trung vào các nội dung chính về phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam theo yêu cầu của Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ và các khuyến nghị thực hiện của Hiệp hội.

Sách trắng - VLA 2018 được xây dựng bằng tiếng Việt và tiếng Anh với sự tham gia của Ban Biên tập gồm các cán bộ, chuyên gia trong và ngoài Hiệp hội, cùng đồng đảo các Hội viên của Hiệp hội, trên cơ sở các nguồn thông tin, hệ thống dữ liệu đáng tin cậy từ các khảo sát, nghiên cứu mới nhất của Hiệp hội. Chúng tôi hy vọng **Sách trắng - VLA 2018** của Hiệp hội sẽ là nguồn tài liệu tham khảo quý giá cho các doanh nghiệp trong việc phát triển sản xuất, kinh doanh, các nhà nghiên cứu trong và ngoài nước, những người làm công tác đào tạo có liên quan và các nhà hoạch định chính sách về phát triển logistics của Việt Nam.

Đây là lần đầu tiên Hiệp hội ấn hành **Sách trắng - VLA 2018**, chắc chắn không tránh khỏi những thiếu sót, chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu của người đọc. Mong nhận được các ý kiến góp ý để hoàn thiện trong các lần ấn hành sau.

Hiệp hội xin trân trọng giới thiệu với bạn đọc và chân thành cảm ơn.

Lê Duy Hiệp
Chủ tịch Hiệp hội



THƯ CHÚC MỪNG CỦA BÈ BẠN TRÊN THẾ GỚI

LIÊN ĐOÀN GIAO NHẬN VẬN TẢI QUỐC TẾ (FIATA)



Switzerland, ngày 5 tháng 10 năm 2018

Thân gửi: Các đồng nghiệp và các bạn Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA)

Tôi rất hân hạnh và vinh dự được chúc mừng Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam nhân dịp Kỷ niệm lần thứ 25 ngày thành lập của Hiệp hội, đây cũng gần như là thời gian kể từ khi Hiệp hội gia nhập là thành viên FIATA.

Trong hơn hai thập kỷ qua, VLA đã cộng tác chặt chẽ với FIATA nhằm xúc tiến ngành giao nhận vận tải và logistics quốc tế ở Việt Nam và trong các nước ASEAN. Lấy việc giáo dục và đào tạo chuyên nghiệp làm thí dụ, đến nay đã có hơn 300 Giấy chứng nhận các tiêu chuẩn tối thiểu FIATA (FIATA Minimum Standards) và Chứng chỉ chuyên môn nâng cao về Quản lý Chuỗi cung ứng của FIATA (FIATA Higher Diploma) đã được VLA cấp. Được sự giúp đỡ của Tổ chức FIATA, VLA cũng đã tổ chức các khóa đào tạo giảng viên (Training of Trainers) nhằm cung cấp cho ngành dịch vụ logistics nhiều hơn những người được đào tạo đủ năng lực, qua đó sẽ giúp nâng cao trình độ chuyên nghiệp toàn diện ở Việt Nam.

FIATA vui mừng được cộng tác với VLA trong thời gian qua và ấn tượng bởi các thành tựu đã đạt được. Nhân dịp này, FIATA xin cảm ơn VLA về sự hợp tác tuyệt vời đó. Trong tương lai, chúng tôi mong được tiếp tục nỗ lực để hỗ trợ VLA trong việc tạo ra một sân chơi tiếp tục được cải tiến cho các nhà giao nhận vận tải và cung cấp dịch vụ logistics ở Việt Nam, qua đó giúp họ học tập được những thực tiễn tốt nhất của ngành dịch vụ trên thế giới và tạo cơ sở cho việc mở rộng hơn nữa việc hoạt động kinh doanh quốc tế.

Chúc mừng ngày sinh nhật lần thứ 25 của VLA!

Babar Badat
Chủ tịch FIATA



THƯ CHÚC MỪNG CỦA BÈ BẠN TRÊN THẾ GỚI

HIỆP HỘI GIAO NHẬN VẬN TẢI ASEAN (AFFA)

Số: 010/AFFA-C/X/2018

Jakarta, ngày 10 tháng 10 năm 2018.

Kính gửi: Ông **Lê Duy Hiệp**, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA)

Nhân dịp Kỷ niệm 25 năm ngày thành lập VLA, thay mặt AFFA, tôi xin gửi những lời chúc mừng nồng nhiệt nhất và lời chúc tốt đẹp nhất tới ông và toàn thể các Hội viên của VLA.

Trong tháng 09 năm 2018 các thành viên AFFA đã tham gia vào việc thực hiện liên kết khu vực với thế giới qua việc kết nối giữa ASEAN - Trung Quốc vươn tới châu Âu qua việc ký kết Thỏa thuận hợp tác Liên minh kết nối Vận tải đa phương thức giữa các ngành logistics tư nhân của AFFA và Trung Quốc. Đây là bằng chứng sự hiển thị của AFFA và những vai trò quan trọng của nó trong việc tạo thuận lợi cho thương mại và liên kết trong khu vực ASEAN và thế giới. Một loạt sự kiện sẽ được tổ chức trong năm nay trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương ở đó các thành viên của AFFA sẽ đánh dấu nó như một cột mốc quan trọng khác trong lịch sử của chúng ta và làm cho khu vực của chúng ta đóng vai trò trọng yếu trong ngành logistics.

Cho phép tôi nhân cơ hội này cũng đảm bảo với ông về mong muốn của chúng tôi là tiếp tục cộng tác chặt chẽ với VLA trên diễn đàn khu vực về các vấn đề cùng quan tâm và có cùng lợi ích, đặc biệt khi sự tác động mạnh mẽ của internet và kinh tế trong thế kỷ XXI đã trở thành thách thức mới cho ngành logistics.

Tôi đánh giá cao sự ủng hộ không ngừng của VLA cho việc tăng cường AFFA và tôi mong đợi tiếp tục cộng tác với ông và tất cả các thành viên của AFFA nhằm đưa đối tác chiến lược của chúng ta lên tầm cao mới.

Tôi xin chúc mừng tất cả các Hội viên của VLA nhân dịp kỷ niệm rất quan trọng 25 năm ngày thành lập VLA. Với sự ủng hộ của VLA và các thành viên còn lại của AFFA, tôi tin chắc rằng chúng ta sẽ làm cho ngày kỷ niệm đáng nhớ này thành công rực rỡ.

Trân trọng,

Yukki Nugrahawan Hanafi

Chủ tịch



THƯ CHÚC MỪNG CỦA BÈ BẠN TRÊN THẾ GỚI

HIỆP HỘI LOGISTICS SINGAPORE



Ngày 18 tháng 09 năm 2018

Kính gửi: Ông **Lê Duy Hiệp**, Chủ tịch Hiệp hội
Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam

Ông Hiệp thân mến,

Tôi rất hân hạnh viết thư này chúc mừng Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam nhân dịp 25 năm ngày thành lập đã để lại những di sản và đóng góp cho ngành logistics Việt Nam. Thay mặt Hiệp hội Logistics Singapore, chúng tôi xin gửi những lời chúc mừng chân thành nhất tới ông và cộng sự về những thành công cho cột mốc đáng nhớ này.

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam đã luôn luôn cam kết phục vụ ngành logistics. Sự tận tâm của đội ngũ công sự của ông đã giúp cho Hiệp hội phát triển tới tầm cao to lớn hơn nhằm phục vụ các Hội viên của mình. Những nỗ lực không ngừng của các ông nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam thông qua việc khuyến nghị chính sách mới, đầu tư vào việc phát triển kết cấu hạ tầng và hợp tác với các doanh nghiệp nước ngoài đã tạo ra nhiều cơ hội mới cho việc thay đổi, phát triển đất nước.

Tôi rất hân hạnh được làm việc với các ông trong suốt những năm qua. Các cuộc thảo luận của chúng ta luôn luôn có tính xây dựng và cả hai Hiệp hội chúng ta đều đi theo một định hướng là tăng cường kết nối thương mại và logistics trong khu vực. Mối quan hệ tuyệt vời này cũng đã góp phần vào việc làm phong phú cho việc hợp tác của chúng ta tại AFFA và FIATA trong việc thúc đẩy tạo thuận lợi cho thương mại và phát triển nhân lực chuyên môn logistics. Hướng tới tương lai, chúng tôi tin tưởng rằng cả hai Hiệp hội sẽ tiếp tục sát cánh bên nhau để có sự phục vụ tốt nhất cho các Hội viên cũng như ngành logistics.

Một lần nữa, chúng tôi xin gửi lời chúc mừng và chúc cho các ông tiếp tục thành công trong những năm tới.

Kính chào,

Stanley Lim, PBM

Hon. Treasurer, Chủ tịch Ủy Ban đối ngoại
Hiệp hội Logistics Singapore



THƯ CHÚC MỪNG CỦA BÈ BẠN TRÊN THẾ GỚI



TỔNG CÔNG TY CẢNG GYEONGGI PYEONGTAEK

Thay mặt Chính quyền tỉnh Gyeonggi, thành phố Pyeongtaek và toàn thể các tổ chức của Cảng Pyeongtaek, Hàn Quốc, Tổng công ty Cảng Gyeonggi Pyeongtaek vui mừng chuyển lời chúc mừng chân thành nhất tới Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) nhân dịp Kỷ niệm 25 năm ngày thành lập của Hiệp hội.

Kể từ khi ký Thỏa thuận hợp tác giữa VLA và Tổng Công ty Cảng Gyeonggi Pyeongtaek ngày 19 tháng 02 năm 2014, chúng ta đã cùng nhau tiến hành những hợp tác tốt nhất nhằm thúc đẩy thương mại và tạo thuận lợi cho ngành logistics của hai nước.

Với tình hữu nghị chân thành và sự đóng góp to lớn của VLA trong kỷ nguyên của Hiệp định Thương mại thế hệ mới giữa Việt Nam và Hàn Quốc, chúng tôi đã có sự kết nối có giá trị với Chính phủ Việt Nam, các Hiệp hội liên quan và các công ty của Việt Nam. Với kết quả đạt được này, chúng tôi rất đỗi tự hào đã có nhiều các đoàn thương mại và cơ sở giáo dục và khối lượng hàng hóa giữa cảng Pyeongtaek và Việt Nam gia tăng hàng năm. Các công ty hàng hải Hàn Quốc đã có thể triển khai các tuyến dịch vụ chuyên chở container thường xuyên.

Các tổ chức của Cảng Pyeongtaek, các nhà cung cấp dịch vụ logistics, các nhà giao nhận vận tải, các chủ hàng và tất cả nhân viên xin cảm ơn các bạn đã hỗ trợ và coi trọng mối quan hệ bền chặt của chúng ta và chúng tôi hy vọng VLA và các Hội viên của mình tiếp tục thịnh vượng.

Pyeongtaek xin chúc mừng Hiệp hội VLA nhân dịp Kỷ niệm lần thứ 25 ngày thành lập. Xin gửi những lời chúc tốt đẹp nhất, chúc VLA thành công trong những năm tiếp theo.

Kim Jae-Seung

Phó Chủ tịch Tổng Công ty Cảng Gyeonggi Pyeongtaek, Hàn Quốc





CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VỀ HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM (VLA)

TÓM TẮT LỊCH SỬ PHÁT TRIỂN

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam - Vietnam Logistics Business Association (VLA), tiền thân là Hiệp hội Giao nhận kho vận Việt Nam - Vietnam Freight Forwarders Association - (VIFFAS) được thành lập theo Quyết định số 5874/KTTV ngày 18/ 11/ 1993 của Văn phòng Chính phủ.

Tại Quyết định số 07/QĐ-BNV ngày 04/01/2013 của Bộ Nội vụ đã đổi tên thành Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) để đáp ứng quá trình phát triển của ngành dịch vụ logistics Việt Nam.

Hiệp hội là Tổ chức xã hội - nghề nghiệp của các tổ chức, doanh nghiệp và công dân Việt Nam trong hoạt động thương mại giao nhận kho vận, dịch vụ logistics theo Luật Thương mại, tự nguyện thành lập, không vụ lợi nhằm mục đích hợp tác, liên kết, hỗ trợ và giúp đỡ lẫn nhau trong việc phát triển nghề nghiệp, nâng cao hiệu quả hoạt động và bảo vệ quyền lợi hợp pháp của Hội viên; trên cơ sở đó hội nhập với các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực này trong khu vực và trên thế giới theo quy định của pháp luật.

Các hoạt động kinh doanh của Hội viên theo Điều kiện kinh doanh chuẩn của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam. Điều kiện kinh doanh chuẩn đã được tu chỉnh một số lần cho phù hợp với tình hình phát triển và bản hiện hành có hiệu lực từ ngày 01/01/2017 (Phụ lục 1).

A. TÔN CHỈ, MỤC ĐÍCH CỦA HIỆP HỘI

- *Tâm nhìn:* Liên kết, hợp tác những nhà cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải, logistics trong và ngoài nước nhằm kiến tạo vai trò một ngành kinh tế mũi nhọn của Việt Nam.

- *Sứ mệnh:* Nâng cao tính chuyên nghiệp, phát triển dịch vụ logistics hiện đại, kết nối logistics khu vực và toàn cầu, đóng góp hiệu quả vào việc phát triển doanh nghiệp trong ngành cũng như phát triển kinh tế đất nước Việt nam.

- *Khẩu hiệu hoạt động:* Kết nối chuyên nghiệp logistics.

Trải qua 25 năm xây dựng và phát triển, Hiệp hội đã có bước phát triển mạnh mẽ cả về số lượng lẫn chất lượng hoạt động, thực sự đại diện quyền lợi cho Hội viên, là cầu nối giữa doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam và Hội viên với các cơ quan quản lý nhà nước. Vai trò và vị trí của Hiệp hội ngày càng được đề cao ở trong nước cũng như trên trường quốc tế, thể hiện rõ nét nhất là công tác phản biện xã hội và hợp tác quốc tế.

B. CÁC KỲ ĐẠI HỘI

Tính đến 2017, Hiệp hội đã qua 7 kỳ đại hội:

Lần I: 1994 có 7 Hội viên.

Chủ tịch Hiệp hội: Ông Phạm Trọng Hoài

Lần II: 1997 có 18 Hội viên.

Chủ tịch Hiệp hội: Ông Phạm Trọng Hoài

Lần III: 2000	có 41 Hội viên.	Chủ tịch Hiệp hội: Ông Bùi Ngọc Loan
Lần IV: 2003	có 60 hội viên.	Chủ tịch Hiệp hội: Ông Bùi Ngọc Loan
Lần V: 2007	có 82 hội viên.	Chủ tịch Hiệp hội: Ông Bùi Ngọc Loan
Lần VI: 2010	có 135 hội viên.	Chủ tịch Hiệp hội: Ông Đỗ Xuân Quang
Lần VII: 2015	có 264 hội viên.	Chủ tịch Hiệp hội: Ông Lê Duy Hiệp.

C. HỘI VIÊN

Năm 2017 có 342 Hội viên bao gồm: 291 Hội viên chính thức, 51 Hội viên liên kết, trong đó có 34 Hội viên là các doanh nghiệp FDI.

Đến 31/07/2018 có 377 Hội viên, bao gồm: 320 Hội viên chính thức, 57 Hội viên liên kết, trong đó có 37 Hội viên là các doanh nghiệp FDI.

Hội viên của Hiệp hội tăng nhanh cả về số lượng và chất lượng. Hầu hết các doanh nghiệp chính cung cấp dịch vụ logistics lớn của Việt Nam đã trở thành Hội viên của Hiệp hội, có cả Hội viên hoạt động trong lĩnh vực ngân hàng và trường đại học, trường cao đẳng.

D. KẾT NỐI VÀ HỢP TÁC



Tháng 05/1994, VLA (VIFFAS) là đại diện duy nhất của Việt Nam trở thành Hội viên chính thức của Liên đoàn Giao nhận Vận tải quốc tế (FIATA).



Tháng 11/1999, VLA (VIFFAS) là thành viên của Hiệp hội Giao nhận vận tải ASEAN (AFFA).



Tháng 04/1994, VLA là Hội viên chính thức của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI).

Tính đến tháng 08/2018, Hiệp hội đã ký thỏa thuận hợp tác với nhiều Hiệp hội ngành nghề trong nước, như:

- Hiệp hội Dệt may Việt Nam (01/09/2016).
- Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam (09/12/2016).
- Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (02/02/2016).
- Diễn đàn Kinh tế tư nhân Việt Nam (09/12/2016).

Với cơ quan quản lý liên quan, như:

- Cục Hàng hải Việt Nam (03/2016).
- Vụ Vận tải Bộ Giao thông vận tải (18/05/2016).
- Cảng Sài Gòn (30/03/2016).
- Cục Giám sát và Quản lý Hải quan (26/09/2017).
- Tổng cục Giáo dục nghề nghiệp (14/08/2018).

Với các trường, học viện, như:

- Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh (23/07/2014).
- Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh (05/2017).
- Đại học Giao thông vận tải Hà Nội (11/2017).
- Đại học Công nghệ Giao thông vận tải (11/2017).
- Học viện Hàng không Việt Nam (11/2017).
- Đại học Quốc gia Hà Nội (15/12/2017).
- Đại học Ngoại thương TP. Hồ Chí Minh (04/2018).
- Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh (06/2018).
- Học viện Tài chính (26/07/2018).

Hiệp hội đã ký thỏa thuận hợp tác quốc tế với các tổ chức nước ngoài, như:

- Thỏa thuận khung hợp tác giữa VLA và cảng biển Pyeongtaek, Hàn Quốc (19/02/2014).
- Thỏa thuận khung hợp tác Tứ Xuyên, Quý Châu, Quảng Đông và Hành lang quốc tế Nam Á với Chính quyền tỉnh Kiên Giang - Hiệp hội Logistics Quảng Đông - Hiệp hội Logistics Hongkong, Liên đoàn Vận tải ASEAN và VLA, ký ngày 09/08/2017.
- Thỏa thuận hợp tác giữa Hiệp hội Logistics Hong Kong và VLA, ký ngày 23/11/2017 nhằm thúc đẩy các dịch vụ logistics hiện đại, như thương mại điện tử, giao hàng chặng cuối và dịch vụ trọn gói giữa Hong Kong (Trung Quốc), Trung Quốc và Việt Nam.
- VLA ký Thỏa thuận hợp tác với Hiệp hội Logistics Singapore nhằm hỗ trợ doanh nghiệp cung cấp dịch vụ của hai Hiệp hội, đóng góp vào sự phát triển kinh tế giữa hai nước và với các nước ASEAN, tháng 12/2017
- Thỏa thuận hợp tác giữa VLA với Hiệp hội Logistics Quảng Tây ngày 05/08/2018.
- Thỏa thuận giữa VLA với Phòng Thương mại Chongqing thuộc phòng Thương mại quốc tế Trung Quốc ngày 05/08/2018.
- Thỏa thuận hợp tác giữa Chương trình Úc cùng Việt Nam phát triển nguồn nhân lực (Aus4Skills) và VLA về hợp tác trong lĩnh vực giáo dục nghề nghiệp ký ngày 14/08/2018.
- Thỏa thuận hợp tác thành lập liên minh kết nối vận tải đa phương thức giữa Trung Quốc và Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận Đông Nam Á mà VLA là một thành viên ký ngày 12/09/2018.

E. TỔ CHỨC TRỰC THUỘC VLA



Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (Vietnam Logistics Research and Development Institute - VLI) là một tổ chức nghiên cứu và đào tạo về logistics trực thuộc VLA. Website: www.vli.edu.vn. Fanpage: www.facebook.com/vli.edu.vn



Tạp chí *Vietnam Logistics Review* (VLR) là cơ quan ngôn luận của VLA. Tạp chí được phát hành số đầu tiên vào tháng 11.2007, phát hành định kỳ vào đầu mỗi tháng nhằm thực hiện nhiệm vụ thông tin, tuyên truyền các hoạt động của ngành logistics, các chính sách, đường lối của Đảng, Nhà nước, Chính phủ đối với ngành logistics Việt Nam. Ngoài ấn bản in, Tạp chí còn có trang điện tử www.vlr.vn.

VĂN PHÒNG HIỆP HỘI

Khi thành lập Hiệp hội có trụ sở tại Hà Nội. Tháng 04/2005 trụ sở của Hiệp hội chuyển vào thành phố Hồ Chí Minh. Hiện nay, Hiệp hội có Văn phòng đại diện tại Hà Nội và TP. Đà Nẵng.

Văn phòng Hiệp hội: Lầu 5, Tòa nhà Cảng Sài Gòn,

Số 3 Nguyễn Tất Thành, quận 4, TP. Hồ Chí Minh

Tel: +(84-28).3943 3045 - Fax: +(84-28).3943 2658

Website: www.vla.com.vn - E-mail: vla.hcm1@vla.com.vn

Văn phòng đại diện Hà Nội được thành lập ngày 05/04/ 2005

Phòng 707, tầng 7, tòa nhà Thăng Long Ford

105 Láng Hạ, quận Đống Đa, TP. Hà Nội

Tel: +(84-24).3562 7709 - Fax: +(84-24).3562 7709

E-mail: vla.hnrep@vla.com.vn

Văn phòng đại diện tại Đà Nẵng được thành lập ngày 15/ 03/ 2015

Lầu 2, số 421 Trần Hưng Đạo, quận Sơn Trà, TP. Đà Nẵng

Tel: +(84-511).3888 009 (102) - Fax: +(84-511).3887 739

E-mail: danang@vla.com.vn



DANH SÁCH BCH HIỆP HỘI NHIỆM KỲ 7 HIỆN TẠI

BAN CHẤP HÀNH



Ông LÊ DUY HIỆP
Chủ tịch



Ông ĐỖ XUÂN QUANG
Phó Chủ tịch thường trực



Ông TRẦN BÌNH PHÚ
Phó Chủ tịch



Ông ĐẶNG VŨ THÀNH
Phó Chủ tịch



Ông ĐÀO TRỌNG KHOA
Phó Chủ tịch



Bà ĐẶNG THỊ MINH PHƯƠNG
Phó Chủ tịch



Ông NGUYỄN DUY MINH
Tổng Thư ký



Ông NGUYỄN THANH BÌNH
Ủy viên Ban Chấp hành



Bà VÕ THỊ PHƯƠNG LAN
Ủy viên Ban Chấp hành



Ông MAI VĂN QUANG
Ủy viên Ban Chấp hành



Ông NGUYỄN NĂNG TOÀN
Ủy viên Ban Chấp hành



Ông NGUYỄN XUÂN GIANG
Ủy viên Ban Chấp hành



Ông TRẦN ĐỨC NGHĨA
Ủy viên Ban Chấp hành



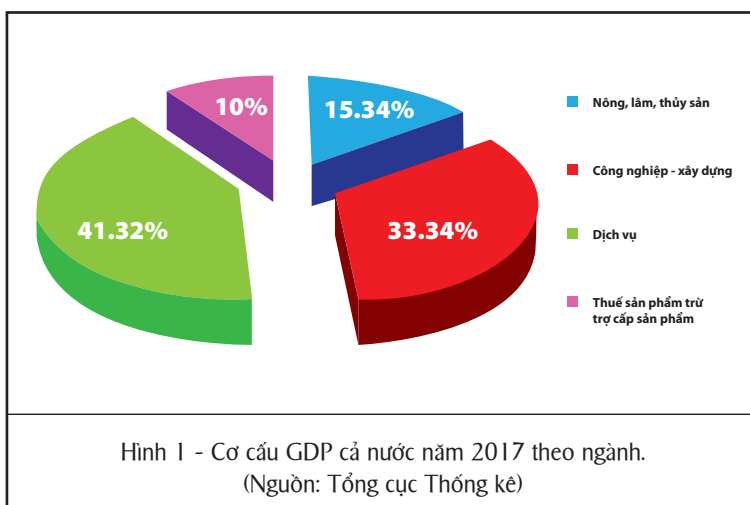
CHƯƠNG II: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ VIỆT NAM NĂM 2017 VÀ 6 THÁNG ĐẦU NĂM 2018

Tình hình phát triển kinh tế khả quan của Việt Nam trong năm 2017 và 6 tháng đầu năm 2018 không những đã tạo đà cho kinh tế phát triển năm 2018 mà cả những năm tiếp theo. Đây là cơ sở vững chắc cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam tiếp tục phát triển và đạt được nhiều kết quả trong năm 2018. Điều đó một phần đã được thể hiện qua Báo cáo LPI của WB năm 2018 với việc xếp hạng của Việt Nam tăng 25 bậc lên 39/160.

I. TĂNG TRƯỞNG GDP

Theo số liệu Báo cáo của Tổng cục Thống kê ngày 29/12/2017, tổng sản phẩm trong nước (GDP) năm 2017 tăng 6,81%, vượt mục tiêu đề ra (6,7%) và cao hơn mức tăng của các năm từ 2011-2016. Quy mô nền kinh tế (theo giá hiện hành) đạt 5.007,9 nghìn tỷ đồng; GDP bình quân đầu người đạt 2.385 USD, tăng 170 USD so với năm 2016. CPI (Chỉ số giá tiêu dùng) bình quân năm 2017 so với năm 2016 tăng 3,53%.

Tốc độ tăng trưởng GDP 6 tháng đầu năm 2018 là 7,08% so với cùng kỳ năm 2017 và là mức tăng cao nhất kể từ năm 2011 đến nay. Trong đó khu vực nông - lâm nghiệp - thủy sản tăng 3,93%, đóng góp 9,7% vào mức tăng trưởng chung; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 9,07%, đóng góp 49%; khu vực dịch vụ tăng 6,9%, đóng góp 41,4% vào mức tăng trưởng chung.



Đến nay, Việt Nam đã ký kết và đang đàm phán 17 Hiệp định Thương mại tự do (FTA), trong đó có Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ Xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA). Khi thực hiện các FTA, theo thời gian thuế suất hàng hóa xuất nhập khẩu (XNK) sẽ giảm mạnh, có nhiều mặt hàng bằng 0, đầu tư tăng vọt, thương mại tăng trưởng nhanh chóng, kinh tế phát triển. Đó là tiền đề để ngành dịch vụ logistics Việt Nam phát triển mạnh trong thời gian tới.

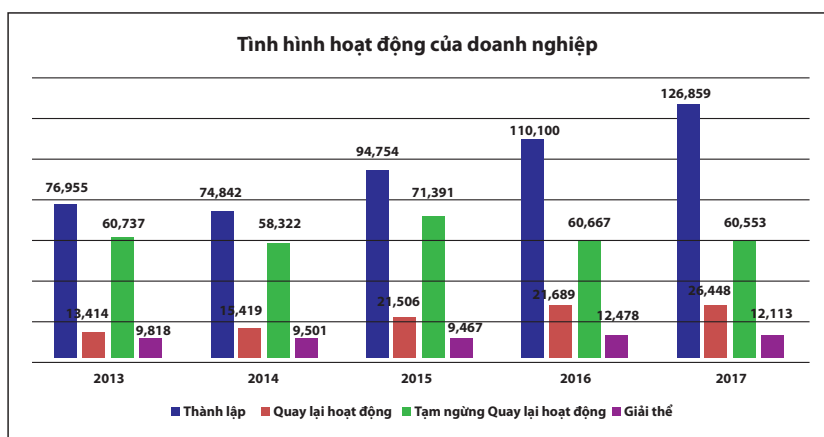
II. HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC DOANH NGHIỆP LOGISTICS

Năm 2017 số doanh nghiệp thành lập mới tăng cao kỷ lục so với các năm trước, trong đó có các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam.

Doanh nghiệp đăng ký thành lập năm 2017 tăng 25% so với năm 2016. Trong năm 2017, cả nước có 126.859 doanh nghiệp đăng ký thành lập mới với tổng vốn đăng ký là 1.295,9 nghìn tỷ đồng, tăng 15,2% về số lượng

doanh nghiệp và tăng 45,4% về số vốn đăng ký so với năm 2016; vốn đăng ký bình quân một doanh nghiệp thành lập mới đạt 10,2 tỷ đồng.

Về tình hình hoạt động của doanh nghiệp trong 6 tháng đầu năm 2018, có 64.535 doanh nghiệp đăng ký thành lập mới, 16.449 doanh nghiệp quay trở lại hoạt động, 6.629 doanh nghiệp giải thể và 52.803 doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động hoặc chờ giải thể. Như vậy tổng số doanh nghiệp tăng thêm so với năm 2017 là 21.552 doanh nghiệp.



Hình 2 - Tình hình hoạt động của các doanh nghiệp qua các năm
(Nguồn: Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội của Tổng cục Thống kê)

Theo một nghiên cứu của VLA năm 2016, số lượng công ty dịch vụ logistics là 22.366, trong đó 3.473 là các công ty tham gia hoạt động quốc tế. Đến năm 2018, con số tương ứng này là khoảng 30,000 (tăng khoảng 30%) doanh nghiệp và 4000 công ty giao nhận - logistics quốc tế (tăng khoảng 15%)

III. HOẠT ĐỘNG XUẤT NHẬP KHẨU

1. Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa

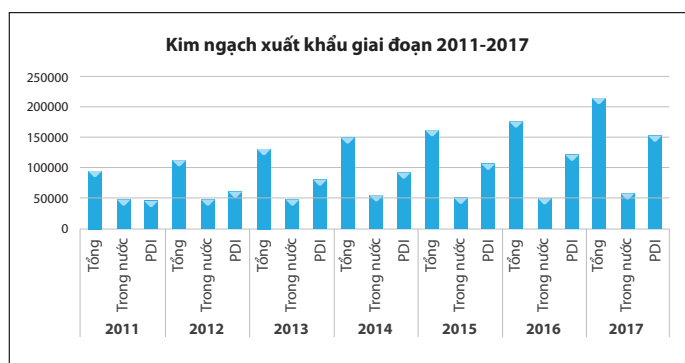
Năm 2017 cán cân thương mại của Việt Nam cũng đạt mức tăng trưởng cao kỷ lục. Kim ngạch xuất khẩu (XK) năm 2017 tăng gấp 442% so với năm 2007, khi chúng ta mới gia nhập WTO. Năm 2017, tổng kim ngạch XNK của Việt Nam đạt 424,87 tỷ USD, trong đó XK đạt 213,77 tỷ, NK đạt 211,10 tỷ USD. Xuất siêu 2,77 tỷ USD. Kim ngạch nhập khẩu hàng hóa năm (NK) 2017 tăng 20,8% so với năm 2016, trong đó khu vực kinh tế trong nước nhập khẩu 84,7 tỷ USD, tăng 17%; giá trị NK của khu vực có vốn đầu tư nước ngoài là 126,4 tỷ USD, tăng 23,4%. Kim ngạch XK năm 2017 đạt mức tăng cao nhất trong nhiều năm qua là 21,1%. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước XK đạt 58,53 tỷ USD, tăng 16,2%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 155,24 tỷ USD, tăng 23%.

Theo Tổng cục Thống kê, kim ngạch hàng hóa xuất khẩu 9 tháng đầu năm 2018 ước tính đạt 178,91 tỷ USD, tăng 15,4% so với cùng kỳ năm 2017. Kim ngạch hàng hóa nhập khẩu 9 tháng ước tính đạt 173,52 tỷ USD, tăng 11,8% so với cùng kỳ năm trước. Có 26 mặt hàng đạt kim ngạch xuất khẩu trên 1 tỷ USD, chiếm tới 90,3% tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước, trong đó có 5 mặt hàng đạt trên 10 tỷ USD, chiếm 58,2%. Cụ thể, điện thoại và linh kiện đạt 36,1 tỷ USD; hàng dệt may đạt 22,6 tỷ USD; điện tử, máy tính và linh kiện đạt 21,6 tỷ USD; máy móc thiết bị, dụng cụ phụ tùng đạt 12,1 tỷ USD; giày dép đạt 11,8 tỷ USD.

2. Kim ngạch xuất nhập khẩu dịch vụ

Kim ngạch xuất khẩu dịch vụ năm 2017 ước tính đạt 13,1 tỷ USD, tăng 7% so với năm 2016, trong đó XK dịch vụ vận tải đạt 2,6 tỷ USD, chiếm 19,7% và tăng 5,7%. Kim ngạch nhập khẩu dịch vụ năm 2017 ước tính đạt 17 tỷ USD, tăng 1,6% so với năm trước, trong đó NK dịch vụ vận tải đạt 8,2 tỷ USD, chiếm 47,9% tổng kim ngạch NK và giảm 2,8% so với năm 2016. Năm 2017 nhập siêu dịch vụ là 3,9 tỷ USD, bằng 29,9% kim ngạch XK dịch vụ.

Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng năm 2017 ước tính đạt 3.934,2 nghìn tỷ đồng, tăng 10,9% so với năm 2016. Trong đó, vận tải hàng hóa năm 2017 đạt 1.442,9 triệu tấn, tăng 9,8% so với năm trước và 268,9 tỷ tấn/km, tăng 6,8%.



Hình 3 - Cơ cấu XK giai đoạn 2011 - 2017 (Nguồn: Tổng cục Hải quan)

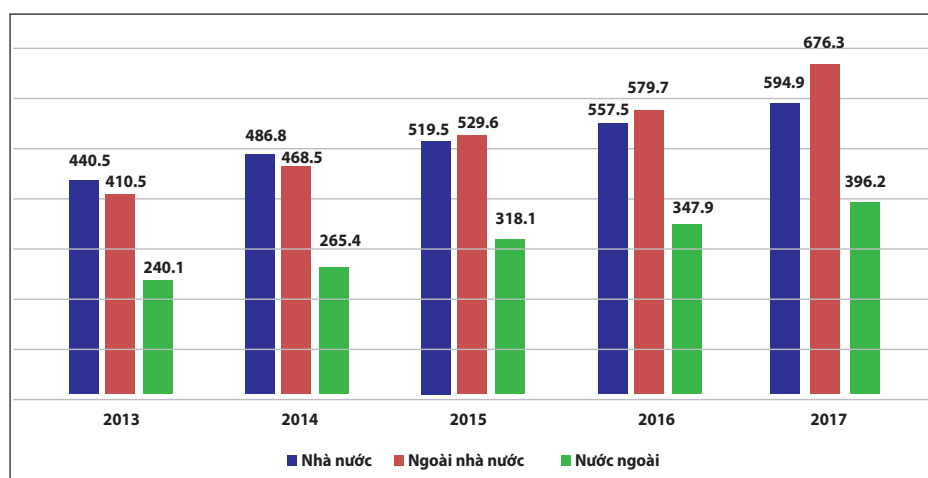
trong lĩnh vực dịch vụ - có đột biến tăng trưởng cao, ước đạt 8,36%, đóng góp 0,79 điểm phần trăm vào mức tăng trưởng chung của toàn nền kinh tế.

IV. VỀ THU HÚT FDI

Từ khi có Luật Đầu tư nước ngoài tại Việt Nam (12/1987) đến hết năm 2017 chúng ta đã thu hút được 318,720 tỷ USD với 24.784 dự án FDI từ các nhà đầu tư nước ngoài, tham gia vào 19 ngành nghề (trong số 21 ngành nghề đang phát triển ở Việt Nam). Vốn FDI hiện là nguồn vốn bổ sung quan trọng, chiếm khoảng 25% tổng vốn đầu tư toàn xã hội, đóng góp khoảng 20% GDP cả nước. Đến tháng 06/2018 số vốn đầu tư tăng lên 326,300 tỷ USD với 25.949 dự án. Vốn thực hiện bằng 56% tổng số vốn đăng ký còn hiệu lực (khoảng 180,7 tỷ USD). (Nguồn: Tổng cục Thống kê và Cục Đầu tư nước ngoài)

Đặc biệt, do thị trường logistics Việt Nam có rất nhiều tiềm năng để phát triển nên nhiều công ty logistics đạt doanh thu hàng đầu thế giới đã có mặt tại Việt Nam để cung cấp các dịch vụ logistics cho các công ty sản xuất toàn cầu trên cơ sở cam kết của Việt Nam trong WTO và các Hiệp định FTA thế hệ mới.

Đầu tư trực tiếp nước ngoài 6 tháng đầu năm 2018 đã thu hút được 1.366 dự án với 11,8 tỷ USD, mặc dù giảm 0,3% so với 6 tháng đầu năm 2017 về vốn đăng ký, nhưng số giải ngân lại tăng 8,4% (đạt 8,37 tỷ USD), tỷ lệ vốn giải ngân/vốn đăng ký cũng ở mức cao (gần 71,2%) thể hiện sự tích cực của nhà đầu tư nước ngoài, khi được cấp giấy chứng đầu tư là triển khai ngay dự án. Nếu tính cả số vốn tăng thêm cho những dự án đang hoạt động và số góp vốn mua cổ phần của nhà đầu tư nước ngoài, thì tổng vốn FDI vào Việt Nam 6 tháng đầu năm là 20,33 tỷ USD, tăng 5,7% so với cùng kỳ năm 2017. Trong số 56 quốc gia và vùng lãnh thổ có dự án FDI cấp mới tại Việt Nam năm 2018, Hàn Quốc đứng đầu với 3,8 tỷ USD, chiếm 39,2% tổng vốn đăng ký cấp mới; Singapore chiếm vị trí thứ hai với 1,37 tỷ USD (chiếm 14%). Điều đó củng cố thêm niềm tin của nhà đầu tư vào môi trường vĩ mô và môi



Hình 4 - Cơ cấu vốn đầu tư toàn xã hội năm 2017 (vốn thực hiện, tỷ USD)
(Nguồn: VIRAC - Công ty Cổ phần Nghiên cứu ngành và tư vấn Việt Nam)

trường đầu tư tại Việt Nam. Đầu tư và thương mại tăng sẽ tạo động lực cho ngành dịch vụ logistics phát triển.

V. LOGISTICS CHO THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ

Năm 2017 chứng kiến sự bùng nổ về thương mại điện tử (TMĐT), đồng thời là E-Logistics phát triển, một xu hướng mới trong thương mại quốc tế, với các thông tin đáng khích lệ: Số người mua hàng trực tuyến tại các thành phố lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh từ năm 2016 đến năm 2017 đã tăng từ 40% lên 52%. 66% người mua hàng online đã mua hàng qua Facebook, tỷ lệ này cao hơn khá nhiều so với 47% trong năm 2016. Theo Cục Thương mại điện tử và kinh tế số (VECITA) của Bộ Công thương, thương mại điện tử tăng trưởng 35%/năm; doanh số bán lẻ thương mại điện tử của Việt Nam trong giai đoạn 2016 - 2020 ước tính tăng 20%/năm và tổng doanh số bán lẻ thương mại điện tử Việt Nam dự kiến đạt 10 tỷ USD vào năm 2020. Như vậy các nhà kinh doanh dịch vụ logistics phải mở rộng các kênh E-Logistics theo hướng chuyên nghiệp hóa để đáp ứng nhu cầu mua hàng điện tử.

Xu hướng bán hàng đa kênh (thay cho phương thức bán lẻ đơn kênh) hiện đang trở thành phổ biến trên thế giới, vì vậy nó cũng phải được triển khai một cách có hệ thống tại Việt Nam để tương thích với yêu cầu hội nhập. Do đó, các doanh nghiệp bán lẻ và doanh nghiệp TMĐT phải tái cấu trúc hệ thống logistics của mình, để đáp ứng yêu cầu đa dạng của khách hàng. Nói cách khác, ngành dịch vụ logistics phải phát triển theo hướng phục vụ các loại hình bán lẻ đa kênh chứ không phải phân phối đơn kênh truyền thống như hiện nay.

Tỷ lệ giao hàng COD hiện vẫn chiếm tới 88% và tỷ lệ đổi trả hàng ở các website bán hàng B2C là từ 10% - 15%, điều này làm tăng chi phí vận chuyển, vận hành của doanh nghiệp. E-Logistics sẽ cải tiến hoạt động giao hàng để giảm thiểu chi phí cho hệ thống logistics nhằm tăng khả năng cạnh tranh về giá cho sản phẩm, thu hút người mua nhiều hơn do yếu tố giá rẻ.

Báo cáo của Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam (VECOM) tại VOBF 2018 được tổ chức tại Hà Nội ngày 14/03/2018 cho biết, tính đến năm 2016, đã có tới 32% doanh nghiệp thiết lập quan hệ kinh doanh với các đối tác nước ngoài thông qua kênh trực tuyến. Trong khi đó, 11% doanh nghiệp chọn tham gia các sàn thương mại điện tử và hoạt động website. Khảo sát gián tiếp của VECOM đầu năm 2018 vừa qua một số doanh nghiệp chuyển phát cho thấy tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ chuyển phát sẽ tăng từ 62% đến 200% trong giai đoạn 2018 - 2020. Xu hướng này có ý nghĩa to lớn đối với 3PL và các nhà giao nhận, đòi hỏi họ phải xây dựng mạng lưới gom hàng tối ưu, giảm lượng hàng tồn, chi phí tồn kho, quan tâm đến giải pháp gom hàng và cross-docking, nâng cao lợi thế cho các đơn hàng điện tử và dịch vụ giao hàng chặng cuối (last-mile delivery).

Những thay đổi trong TMĐT trên thế giới và tại Việt Nam đã thúc đẩy ngành logistics Việt Nam cải thiện phương thức cung cấp dịch vụ ngày càng chuyên nghiệp và hiệu quả hơn.



CHƯƠNG III:

GIỚI THIỆU TÓM TẮT CÁC VĂN BẢN PHÁP LUẬT QUAN TRỌNG GẦN ĐÂY LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ LOGISTICS

I. KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS ĐẾN NĂM 2025

Ngày 14/02/2017, Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 200/QĐ-TTg về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 (dưới đây gọi tắt là Kế hoạch hành động). Đây là lần đầu tiên chúng ta có một Kế hoạch hành động quốc gia về phát triển ngành dịch vụ logistics một cách toàn diện và là động lực, phương hướng cho việc phát triển dịch vụ logistics trong thời gian tới.

I. Kế hoạch hành động đề ra 6 quan điểm phát triển dịch vụ logistics

- Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.
- Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, XNK và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin.
- Phát triển thị trường dịch vụ logistics lành mạnh, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Mục tiêu đến năm 2025



(Nguồn: Báo cáo Logistics Việt Nam 2017 - Bộ Công thương)

- Phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý chiến lược, tăng cường kết nối để đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics quan trọng trong khu vực.
- Tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Phát triển các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics về số lượng, quy mô, trình độ nhân lực, có năng lực cạnh tranh cao ở thị trường trong nước và quốc tế.
- Nhà nước đảm nhiệm vai trò hỗ trợ, kiến tạo môi trường thuận lợi cho nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.

2. Mục tiêu

- Đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8% - 10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15% - 20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50% - 60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16% - 20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.
- Tập trung thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước. Đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics của khu vực.
- Hình thành các doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tàu, có đủ sức cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế, đồng thời hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp dịch vụ logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp.
- Doanh nghiệp sản xuất, thương mại quản lý tốt chuỗi cung ứng, tiết kiệm nguyên vật liệu và chi phí sản xuất, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa.
- Ứng dụng các công nghệ mới trong logistics, đào tạo nhân lực chuyên nghiệp, trình độ cao về logistics, góp phần thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, tái cấu trúc hoạt động sản xuất, thương mại của doanh nghiệp.
- Hoàn thiện cơ chế quản lý Nhà nước, bao gồm các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, pháp luật điều chỉnh ngành, bộ máy quản lý tương xứng với trình độ phát triển của dịch vụ logistics của Việt Nam trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

3. Các nhóm nhiệm vụ chủ yếu

- Hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics.
- Hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics.
- Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ.
- Phát triển thị trường dịch vụ logistics.
- Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực.
- Các nhiệm vụ khác.

Sáu nhóm nhiệm vụ chủ yếu được thể hiện bằng 60 nhiệm vụ cụ thể, nêu rõ kết quả đạt được, thời gian thực hiện, thời gian hoàn thành nhiệm vụ và cơ quan được phân công thực hiện từng nhiệm vụ cụ thể.

4. Mười nhiệm vụ VLA được giao là cơ quan chủ trì việc thực hiện

- Tích hợp sâu dịch vụ logistics với các ngành sản xuất nông nghiệp, công nghiệp, hoạt động XNK, lưu thông hàng hóa trong nước và các ngành dịch vụ khác (Số 33).
- Đẩy mạnh xây dựng dịch vụ logistics trọn gói 3PL, 4PL (Số 34).
- Hỗ trợ xây dựng những tập đoàn mạnh về logistics, tiến tới đầu tư ra nước ngoài và xuất khẩu dịch vụ logistics (Số 36).
- Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics (Số 38).
- Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế về logistics (Số 43).
- Đào tạo cơ bản về logistics cho cán bộ quản lý doanh nghiệp và cán bộ quản lý nhà nước (Số 47).
- Kết nối các tổ chức đào tạo, doanh nghiệp logistics Việt Nam với các tổ chức đào tạo nước ngoài (Số 48).
- Tổ chức các chương trình khoa giáo về logistics phổ biến qua các phương tiện thông tin đại chúng (Số 49).

- Thiết lập bộ chỉ số đánh giá logistics (Số 58).
- Xếp hạng, đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics và doanh nghiệp dịch vụ logistics (Số 59).

5. Triển khai thực hiện của VLA

Ngày 12/04/2017, Hiệp hội đã tổ chức Lễ phát động triển khai thực hiện Kế hoạch hành động trong toàn thể Hội viên với kế hoạch cụ thể. Sau hơn một năm thực hiện hiệu quả, Hiệp hội đã đạt được các kết quả tích cực trong các hoạt động dịch vụ logistics. Trong đó nổi bật nhất là phối hợp với các Hiệp hội ngành nghề, mở rộng việc cung cấp các dịch vụ 3PL; thực hiện phản biện xã hội về chính sách, luật pháp liên quan đến ngành dịch vụ logistics; mở rộng việc hợp tác với các Hiệp hội logistics trong khu vực; thúc đẩy ứng dụng công nghệ cao trong ngành dịch vụ logistics và đặc biệt là thúc đẩy hợp tác giữa Hiệp hội với các trường đại học, dạy nghề và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trong đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao nhằm đáp ứng nhu cầu trước mắt và trong tương lai của ngành dịch vụ logistics Việt Nam.

II. NGHỊ ĐỊNH 163/2017/NĐ-NGÀY 30/12/2017 QUY ĐỊNH VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

1. Giới thiệu chung

Ngày 30/12/2017, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 163/2017/NĐ-CP Quy định về kinh doanh dịch vụ logistics, có hiệu lực từ ngày 20/02/2018, thay thế Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05/09/2007 Quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Việc ban hành Nghị định này đã bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics như đề ra trong Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025, ban hành theo Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 (QĐ200) của Thủ tướng Chính phủ. Đây là một bước tiến mới của Chính phủ trong việc cải cách thể chế liên quan đến ngành dịch vụ logistics khi bước vào năm 2018, trong đó có các quy định cụ thể về đầu tư phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam.

Nghị định 140/2007 (NĐ140) ra đời nhằm thực hiện những cam kết của Việt Nam trong WTO về các dịch vụ logistics có liên quan sau khi Quốc hội có Nghị quyết số 71/2006/QH11 ngày 29/11/2006 phê chuẩn Nghị định thư gia nhập Hiệp định thành lập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam. Đến nay, sau hơn 10 năm (2007 - 2017), qua các mốc thời gian cam kết 2007 - 2012 (5 năm) và 2014 - 2017 (7 năm và 10 năm), nhiều quy định của các cam kết đó đã hết hiệu lực về thời gian và đi vào thực hiện như đã cam kết. Vì vậy nhiều quy định trong NĐ140 không còn phù hợp phải thay đổi. Ngoài ra, thực tiễn hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng của Việt Nam, nhất là việc thực hiện các Hiệp định FTA thế hệ mới đòi hỏi phải có những quy định phù hợp, tạo điều kiện thuận lợi, thông thoáng cho ngành dịch vụ logistics nước ta phát triển, đẩy mạnh đầu tư trong nước và hợp tác quốc tế. Nghị định vẫn phải căn cứ vào Luật Thương mại 2005, trong khi chờ sửa đổi, bổ sung Luật này. Ví dụ: vẫn phải dùng cụm từ “Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics” thay vì doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics (logistics service providers).

Về đầu tư phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam, Nghị định 163/2017/NĐ-CP (NĐ163) đã quy định rõ ràng hơn, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong nước và nước ngoài thực hiện. Về đối tượng điều chỉnh, Nghị định này áp dụng đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và các tổ chức, cá nhân có liên quan. Điều 3 của NĐ163 phân loại “dịch vụ logistics được cung cấp” bao gồm 16 loại hình dịch vụ và một mục 17 rất mở là “Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật Thương mại”.

2. 17 dịch vụ logistics quy định trong Nghị định 163

- Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.
- Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.
- Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.
- Dịch vụ chuyển phát.
- Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.
- Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).
- Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng, dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.
- Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.
- Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.
- Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa
- Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.
- Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.
- Dịch vụ vận tải hàng không.
- Dịch vụ vận tải đa phương thức.
- Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.
- Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.
- Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật Thương mại.

Dịch vụ vận tải đường ống không được nêu trong Nghị định, nhưng dịch vụ vận tải đa phương thức được liệt kê trong 17 loại hình dịch vụ.

3. Các điều kiện quy định cụ thể về đầu tư nước ngoài trong Nghị Định 163

Điều kiện đối với nhà đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics (Điều 4, khoản 3), ngoài việc “phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó”, “nhà đầu tư nước ngoài thuộc nước, vùng lãnh thổ là thành viên Tổ chức Thương mại thế giới được cung cấp dịch vụ logistics theo các điều kiện” quy định cụ thể trong NĐ163 dưới đây.

Ngoài ra, (Điều 4, khoản 4) còn quy định trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng các điều ước quốc tế có quy định khác nhau về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, nhà đầu tư được lựa chọn áp dụng điều kiện đầu tư quy định tại một trong các điều ước đó. Hiện nay, Việt Nam đã ký kết và đang thực hiện các Hiệp định FTA thế hệ mới và có các cam kết trong ASEAN liên quan đến các dịch vụ logistics nên NĐ163 đã đưa điều khoản mở này. Nghị quyết số 71/2006/QH11 ngày 29/11/2006 nêu ở phần đầu, Điều 2 quy định: “Trong trường hợp quy định của pháp luật Việt Nam không phù hợp với quy định của Hiệp định thành lập Tổ chức thương mại thế giới, Nghị định thư và các tài liệu kèm theo thì áp dụng quy định Hiệp định thành lập Tổ chức thương mại thế giới, Nghị định thư và các tài liệu kèm theo”.

- *Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển (trừ vận tải nội địa):* Được thành lập các công ty vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%. Tổng số thuyền viên nước ngoài làm việc trên các tàu treo cờ quốc tịch Việt

Nam (hoặc đăng ký ở Việt Nam) thuộc sở hữu của các công ty này tại Việt Nam không quá 1/3 định biên của tàu. Thuyền trưởng hoặc thuyền phó phải là công dân Việt Nam. Công ty vận tải biển nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn trong doanh nghiệp.

- *Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển* (có thể dành riêng một số khu vực để cung cấp các dịch vụ hoặc áp dụng thủ tục cấp phép tại các khu vực này): Được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%. Nhà đầu tư nước ngoài được thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

- *Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay*: Được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%.

- *Trường hợp kinh doanh dịch vụ thông quan thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển*: Được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh.

- *Trường hợp kinh doanh các dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và cấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải*, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước.

- *Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt*: Được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%.

- *Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ*: Được thực hiện thông qua hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%. 100% lái xe của doanh nghiệp phải là công dân Việt Nam.

- *Trường hợp kinh doanh dịch vụ hàng không*: Thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không.

- *Trường hợp kinh doanh dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật*:

- Đối với những dịch vụ được cung cấp để thực hiện thẩm quyền của Chính phủ được thực hiện dưới hình thức doanh nghiệp trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước sau ba năm hoặc dưới hình thức doanh nghiệp trong đó không hạn chế vốn góp nhà đầu tư nước ngoài sau năm năm, kể từ khi nhà cung cấp dịch vụ tư nhân được phép kinh doanh các dịch vụ đó.
- Không được kinh doanh dịch vụ kiểm định và cấp giấy chứng nhận cho các phương tiện vận tải.
- Việc thực hiện dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật bị hạn chế hoạt động tại các khu vực địa lý được cơ quan thẩm quyền xác định vì lý do an ninh quốc phòng.

NE163 còn đưa ra điều kiện mà trước đây NE140 chưa có: “Thương nhân tiến hành một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác”, còn phải tuân thủ các quy định về thương mại điện tử ngoài việc đáp ứng theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ cụ thể quy định tại Điều 3 Nghị định này...

Như vậy, theo quy định của NĐ163 các nhà đầu tư nước ngoài có thể đầu tư dưới các hình thức hiện diện thương mại: Văn phòng đại diện, hợp đồng hợp tác kinh doanh, liên doanh, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%, 50% hoặc 51%, hoặc không hạn chế tùy theo từng loại hình dịch vụ logistics được phép cung cấp.

Những quy định của NĐ163 rất thông thoáng, tạo điều kiện cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế tham gia vào việc đầu tư phát triển thị trường dịch vụ logistics của Việt Nam theo đẳng cấp quốc tế, đồng thời cũng là những thách thức lớn với các nhà cung cấp dịch vụ trong nước khi cạnh tranh càng trở nên gay gắt hơn, nhưng các nhà cung cấp dịch vụ logistics nước ta có thể tận dụng cơ hội này trong việc mở rộng quy mô sản xuất, phát triển thông qua hợp tác, liên doanh liên kết với các nhà đầu tư nước ngoài. Cạnh tranh để phát triển là một mục tiêu của chung.

(Nguồn: VLA tổng hợp 2018)

III. CHỈ THỊ 21/CT-TTG , NGÀY 18/07/2018

Ngày 18/07/2018 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị 21/CT-TTG về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông.

GIỚI THIỆU NỘI DUNG CHÍNH CỦA CHỈ THỊ 21

Chỉ thị nêu rõ, ngày 14/02/2017, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025. Sau hơn một năm thực hiện Quyết định, các cơ quan, đơn vị đã nỗ lực triển khai các nhóm nhiệm vụ trọng yếu để đạt được mục tiêu đặt ra, bước đầu đạt được một số kết quả nhất định.

Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phát triển chưa đồng đều, thiếu đồng bộ; kết nối các phương thức vận tải chưa hiệu quả; chưa phát huy tốt các nguồn lực về hạ tầng, con người, thị trường nội địa và khu vực; các trung tâm logistics đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế chưa được đầu tư, xây dựng... dẫn đến chi phí logistics vẫn còn cao ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam.

Để giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, góp phần tăng sức cạnh tranh cho nền kinh tế, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu các bộ, ngành và địa phương, theo chức năng và nhiệm vụ được giao có chương trình cụ thể thực hiện Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 đã được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 với 6 nhóm nhiệm vụ chính: 1. Hoàn thiện

chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics; 2. Nâng cao năng lực kết cấu hạ tầng logistics; 3. Nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ; 4. Phát triển thị trường dịch vụ logistics; 5. Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; 6. Tuyên truyền, nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của dịch vụ logistics đối với sự phát triển của đất nước.

1. Phát huy tối đa vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics

Thủ tướng Chính phủ giao Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện hệ thống văn bản quy



phạm pháp luật, cơ chế chính sách, cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm điều kiện kinh doanh, đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành; nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch; tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, phát huy tối đa vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; tăng cường kết nối các phương thức vận tải, giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải.

Đẩy mạnh tái cơ cấu thị trường vận tải nội địa, giảm thị phần vận tải bằng đường bộ, tăng thị phần vận tải bằng đường biển, đường sắt và đường thủy nội địa, đặc biệt là trên các hành lang vận tải chính.

Ưu tiên phát triển mạnh vận tải ven biển, vận tải sông pha biển, nhằm vận chuyển hàng hóa, giảm tải cho đường bộ, đồng thời tận dụng hiệu quả điều kiện tự nhiên sẵn có về sông, biển để kết nối vận tải hàng hóa giữa hàng hải, đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác.

Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng; đề xuất cơ chế khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách, huy động các nguồn lực để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; tổ chức khai thác tốt kết cấu hạ tầng giao thông hiện có; cân đối, bố trí các nguồn vốn đầu tư, nguồn vốn ngân sách, vốn ODA cho các dự án nhằm tăng cường khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình có tính quan trọng, cấp bách.

Bộ Giao thông vận tải đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải: Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành, khai thác vận tải, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics; phát triển sàn giao dịch vận tải, sàn giao dịch logistics.

a. Đường bộ

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu tiếp tục sử dụng hiệu quả các nguồn vốn, từng bước xã hội hóa để đầu tư hình thành mạng đường bộ cao tốc quốc gia, đường chuyên dùng bảo đảm kết nối hiệu quả các khu công nghiệp, trung tâm kinh tế trọng điểm, cửa khẩu chính, đầu mối giao thông quan trọng với các cảng biển, cảng thủy nội địa, ga đường sắt.

Tăng cường quản lý hiệu quả các dự án, tập trung đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam; xây dựng kế hoạch, lộ trình để đẩy nhanh việc áp dụng thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức tự động không dừng, qua đó tạo sự công khai, minh bạch trong thu phí; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, phát triển, kết nối các sàn giao dịch vận tải hành khách, hàng hóa; nghiên cứu thúc đẩy hoạt động của sàn giao dịch vận tải hàng hóa hạn chế xe chạy rỗng, đồng thời nghiên cứu hình thành sàn giao dịch chung cho các phương thức vận tải để làm cơ sở phát triển dịch vụ logistics.

b. Đường sắt

Triển khai dự án nâng cấp, hiện đại hóa đường sắt Bắc - Nam; nâng cao năng lực, chất lượng vận tải đường sắt và cải tạo nâng cấp, đồng bộ các tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hạ Long; nghiên cứu phương án, lộ trình xây dựng tuyến đường sắt nối với cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng; nghiên cứu, phát triển, hình thành kết nối đường sắt với các khu công nghiệp, cảng biển, cảng cạn.

Đồng thời xây dựng các ga đầu mối hàng hóa, nâng cấp trang thiết bị xếp dỡ hiện đại cho các ga đầu mối vận chuyển hàng hóa như Yên Viên, Đông Anh, Sóng Thần... theo khả năng cân đối vốn, đồng thời mời gọi các nhà đầu tư cùng hợp tác đầu tư nâng cấp kho, bãi hàng đủ tiêu chuẩn để cung cấp dịch vụ dùng chung cho tất cả các doanh nghiệp vận tải hàng hóa và khách hàng.

c. Đường thủy nội địa

Từng bước đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, tiến tới giải quyết dứt điểm các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính (Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội, Hải Phòng - Ninh Bình, TP. Hồ Chí Minh - Cà Mau, vận tải thủy kết nối Campuchia) như: Nâng cấp tỉnh không cầu Đuống, cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai; nâng cao chất lượng và kết nối đồng bộ đường thủy nội địa khu vực Đồng bằng sông Cửu Long; đồng thời kết nối với cảng biển và các khu vực bên ngoài.

Ưu tiên phát triển vận tải sông pha biển, ven biển để tận dụng tối đa các cửa sông ra biển nhằm giảm tải cho đường bộ trên trục Bắc - Nam, góp phần giảm chi phí, nâng cao sản lượng vận tải; nghiên cứu, xây dựng cơ chế khuyến khích tư nhân đầu tư vào xây dựng, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đầu tư đóng mới, hoàn cải phương tiện thủy nội địa chuyên dụng (phương tiện chở container, phương tiện chở xăng dầu và các mặt hàng chuyên dụng khác, phương tiện sông pha biển)...

d. Hàng hải

Phát triển dịch vụ vận tải biển đồng bộ với hệ thống cảng biển, tập trung khai thác hiệu quả các tuyến vận tải biển nội địa nhằm giảm tải cho đường bộ, góp phần giảm chi phí, nâng cao sản lượng vận tải. Phát huy tối đa lợi thế về vị trí của các cảng biển, đặc biệt là cảng cửa ngõ quốc tế để thu hút các tàu trọng tải lớn vận chuyển hàng hóa XNK đi các tuyến vận tải biển xa; tăng cường hợp tác với các cơ quan quản lý cảng biển, hãng tàu biển nước ngoài để thu hút nguồn hàng thông qua cảng biển Việt Nam.

Nghiên cứu, hình thành phát triển các kết nối cảng biển, hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng biển với đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa như: nghiên cứu đầu tư khu bến cảng Liên Chiểu, Đà Nẵng phù hợp với nhu cầu vận tải và khả năng về nguồn vốn; thực hiện các giải pháp thu hút, phân luồng hàng hóa để khai thác có hiệu quả khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải; nghiên cứu triển khai dự án đầu tư luồng Cái Mép - Thị Vải để các tàu trọng tải đến 160.000 tấn hành hải 24/24h vào khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải (đặc biệt là đoạn luồng từ phao số "0" đến bến cảng CMIT); đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án đầu tư xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) - Giai đoạn khởi động.

e. Hàng không

Sớm hoàn thành, trình Chính phủ và Quốc hội phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành; chuẩn bị dự án mở rộng Cảng hàng không quốc tế Nội Bài; xây dựng, phát triển các trung tâm logistics hàng không gắn liền với các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng; đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, phối hợp với Thành phố Hồ Chí Minh nghiên cứu xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực sân bay...

2. Đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics

Thủ tướng Chính phủ giao Bộ Công Thương tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành liên quan (đặc biệt là Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính...) hoàn thiện chính sách đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực hạ tầng logistics.

Tập trung cải thiện cơ sở hạ tầng logistics gắn với thương mại điện tử, kết hợp logistics với thương mại điện tử theo xu hướng phát triển hiện nay trên thế giới và khu vực. Thông qua các hoạt động nhằm nâng cao năng lực doanh nghiệp, khuyến khích, hướng dẫn doanh nghiệp trong một số ngành áp dụng mô hình quản trị chuỗi cung ứng tiên tiến trong quá trình sản xuất, kinh doanh, trong đó chú trọng triển khai các hoạt động logistics trên nền tảng công nghệ thông tin và các công nghệ mới trong logistics.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư tập trung kêu gọi đầu tư xây dựng các trung tâm logistics loại I, đóng vai trò kết nối Việt Nam với quốc tế; khuyến khích một số khu công nghiệp, khu chế xuất

xây dựng hình mẫu khu công nghiệp dựa trên nền tảng logistics; hoàn thiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp dịch vụ logistics; xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê và thu thập dữ liệu thống kê về logistics; ban hành mã số đăng ký kinh doanh theo nhóm ngành cho dịch vụ logistics. Bộ Tài chính nghiên cứu xây dựng chính sách thuế, phí, giá dịch vụ để tạo điều kiện cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức.

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương dành quỹ đất thích hợp để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ hậu cảng, cảng cạn, kết nối thuận tiện với mạng lưới giao thông quốc gia để từng bước tạo thành mạng lưới kết cấu hạ tầng logistics hiện đại. Căn cứ định hướng phát triển và thực tế điều kiện tại địa phương, chủ động phối hợp với các Bộ, ngành tổ chức kêu gọi đầu tư xây dựng, hoàn chỉnh hệ thống logistics trên địa bàn.

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, các hiệp hội ngành hàng liên quan căn cứ quy định của pháp luật, chỉ đạo của các cấp có thẩm quyền và chức năng, nhiệm vụ để định hướng thay đổi hành vi trong thương mại quốc tế, gắn kết giữa doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, thay đổi điều kiện giao hàng "mua CIF, bán FOB", nâng cao ý thức của doanh nghiệp chủ hàng, tạo cơ sở cho doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam tham gia vào nhiều công đoạn trong chuỗi cung ứng với hàm lượng giá trị gia tăng ngày càng cao.

Các doanh nghiệp logistics trong nước cần tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại theo xu hướng hình thành ngành logistics trong cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm giá, phí các dịch vụ.

(Nguồn: Báo điện tử Chính Phủ ngày 19/07/2018)

IV. NGHỊ QUYẾT 19-2018/NQ-CP NGÀY 15/05/2018

Ngày 15/05/2018, Chính phủ ban hành Nghị quyết 19-2018/NQ-CP (Nghị quyết 19-2018) về tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2018 và những năm tiếp theo.

CÁC NHIỆM VỤ CHÍNH

Nghị quyết 19-2018 đề ra các mục tiêu và các chỉ tiêu chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia; nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu và việc tổ chức thực hiện với việc phân công cụ thể cho các Bộ, ngành liên quan. Dưới đây xin trích nêu các nội dung trên có liên quan trực tiếp đến ngành dịch vụ logistics.

1. Cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia: Đến năm 2020, chất lượng môi trường kinh doanh Việt Nam ngang hàng với trung bình các nước ASEAN 4.
2. Cải thiện các chỉ số môi trường kinh doanh để năm 2018 tăng thêm từ 8 - 18 bậc trên bảng xếp hạng của Ngân hàng Thế giới.
3. Hoàn thành việc bãi bỏ, đơn giản hóa 50% điều kiện đầu tư, kinh doanh; kiến nghị bãi bỏ một số ngành nghề kinh doanh có điều kiện.
4. Giảm ít nhất 50% danh mục hàng hóa, sản phẩm phải kiểm tra chuyên ngành; chuyển đổi từ chủ yếu tiền kiểm sang chủ yếu hậu kiểm; xóa bỏ căn bản tình trạng một mặt hàng chịu quản lý, kiểm tra chuyên ngành của nhiều hơn một cơ quan; giảm tỷ lệ các lô hàng nhập khẩu phải kiểm tra chuyên ngành tại giai đoạn thông quan từ 25% - 27% hiện nay xuống còn dưới 10%.
5. Từng bước giảm chi phí logistics xuống mức bằng khoảng 18% GDP. Cải thiện LPI thêm 10 bậc (hiện xếp thứ 64/160).

6. Thực hiện các giải pháp giảm chi phí logistics như: Giảm ách tắc cảng biển, hàng không, nhất là cảng Cát Lái, cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất... để giảm chi phí xăng dầu, tăng quay vòng đầu xe, giảm tắc đường đến cảng Cái Mép - Thị Vải (Vùng Tàu) để giảm tải ở các cảng TP. Hồ Chí Minh.
7. Cải cách quy định về kiểm tra chuyên ngành: Các Bộ, ngành cắt giảm ít nhất 50% các mặt hàng phải kiểm tra chuyên ngành trong lĩnh vực ngay trong năm 2018.
8. Kiến nghị giảm tối thiểu 50% phí công bố thông tin doanh nghiệp.
9. Tiếp tục thực hiện các giải pháp cải thiện chỉ số nộp thuế; phấn đấu giảm thời gian nộp thuế (không bao gồm thời gian nộp bảo hiểm xã hội) xuống còn 119 giờ.
10. Đẩy mạnh Cơ chế Một cửa Quốc gia, một cửa ASEAN. Năm 2018 triển khai đủ 130 thủ tục hành chính mới theo đăng ký tại Kế hoạch tổng thể triển khai.
11. Thực hiện các giải pháp thiết thực, giảm chi phí logistics: Rà soát, giảm chi phí cầu đường, nhất là phí BOT... Lập trật tự, chấn chỉnh ngay tình trạng các hãng tàu tùy tiện đưa ra các loại phí đối với hàng hóa XNK. Thực hiện kết nối tốt hơn đường sắt với hệ thống đường bộ, hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa.
12. Phát triển sàn giao dịch logistics nhằm tối ưu hóa vận tải hai chiều hàng hóa, container. Nghiên cứu phát triển trung tâm logistics hàng không. Triển khai thực hiện 3 trung tâm logistics chuyên hàng không tại Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất.
13. Phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng Bộ, ngành về cắt giảm thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho thương mại. Bộ Giao thông vận tải làm đầu mối theo dõi việc cắt giảm chi phí logistics và cải thiện các chỉ số về năng lực cạnh tranh ngành logistics.

V. QUYẾT ĐỊNH SỐ 27/2018/QĐ-TTg, NGÀY 06/7/2018 CỦA THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ BAN HÀNH HỆ THỐNG NGÀNH KINH TẾ VIỆT NAM, TRONG ĐÓ CÓ LOGISTICS

Ngày 06/07/2018, căn cứ theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Thủ tướng Chính phủ đã ký ban hành Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg Ban hành Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam. Quyết định này có hiệu lực thi hành từ ngày 20/08/2018, thay thế cho Quyết định số 10/2007/QĐ-TTg ngày 23/01/2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Hệ thống ngành kinh tế của Việt Nam. Trong mã ngành tại QĐ 27/2018 Chương H - Vận tải kho bãi, đã có mã ngành riêng cho Logistics. Mã 52292: Logistics. Nhóm này gồm: Hoạt động lập kế hoạch, tổ chức và hỗ trợ hoạt động vận tải, kho bãi và phân phối hàng hóa. Mã 52291: Dịch vụ đại lý, giao nhận vận chuyển. Mã 52299: Dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải chưa được phân vào đâu, gồm: Môi giới thuê tàu biển, máy bay, phương tiện vận tải bộ; Hoạt động của các đại lý bán vé máy bay; Hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan. **Lần đầu tiên Việt Nam có mã ngành logistics.** (Xin xem chi tiết tại QĐ 27/2018, ngày 06/07/2018).



CHƯƠNG IV:

GIỚI THIỆU CHUNG VỀ CƠ CHẾ MỘT CỬA QUỐC GIA (NSW), CƠ CHẾ MỘT CỬA ASEAN (ASW) VÀ HỆ THỐNG THÔNG QUAN TỰ ĐỘNG

I. CƠ CHẾ MỘT CỬA QUỐC GIA, MỘT CỬA ASEAN

Cùng với Hệ thống thông quan tự động VNACCS/VCIS, việc triển khai Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN đã đóng vai trò quan trọng trong việc tạo thuận lợi cho thương mại nói chung và dịch vụ logistics nói riêng.

Việc triển khai Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN bắt nguồn từ yêu cầu tạo thuận lợi thương mại của các nước thuộc Cộng đồng các quốc gia Đông Nam Á (gọi tắt là ASEAN) thông qua việc ký kết Hiệp định về xây dựng và thực hiện Cơ chế một cửa ASEAN ngày 09/12/2005 tại Malaysia và Nghị định thư về xây dựng và thực hiện Cơ chế một cửa ASEAN ngày 20/12/2006 tại Campuchia. Việt Nam đã tham gia ký kết Hiệp định, Nghị định thư nói trên và tích cực triển khai Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN ngay từ những ngày đầu tiên.

1. Khái niệm Cơ chế một cửa quốc gia

Cơ chế một cửa quốc gia là việc cho phép người khai hải quan gửi thông tin, chứng từ điện tử để thực hiện thủ tục hải quan và thủ tục của cơ quan quản lý nhà nước liên quan đến hàng hóa XNK thông qua một hệ thống thông tin tích hợp. Cơ quan quản lý nhà nước quyết định cho phép hàng hóa được XNK, quá cảnh; cơ quan Hải quan quyết định thông quan, giải phóng hàng hóa trên hệ thống thông tin tích hợp, phù hợp với Luật Hải quan 2014.

2. Khái niệm Cơ chế một cửa ASEAN

Cơ chế một cửa ASEAN là một môi trường trong đó các Cơ chế một cửa quốc gia hoạt động và tích hợp với nhau.



3. Mô hình kết nối Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN

Cổng thông tin một cửa quốc gia là nơi tiếp nhận và phản hồi các thông tin từ các Bộ, ngành và các bên có liên quan như sau:

- Các Bộ, ngành tham gia vào quá trình cấp phép đối với các hàng hóa XNK, quá cảnh, phương tiện xuất nhập cảnh, quá cảnh.
- Cơ quan Hải quan.

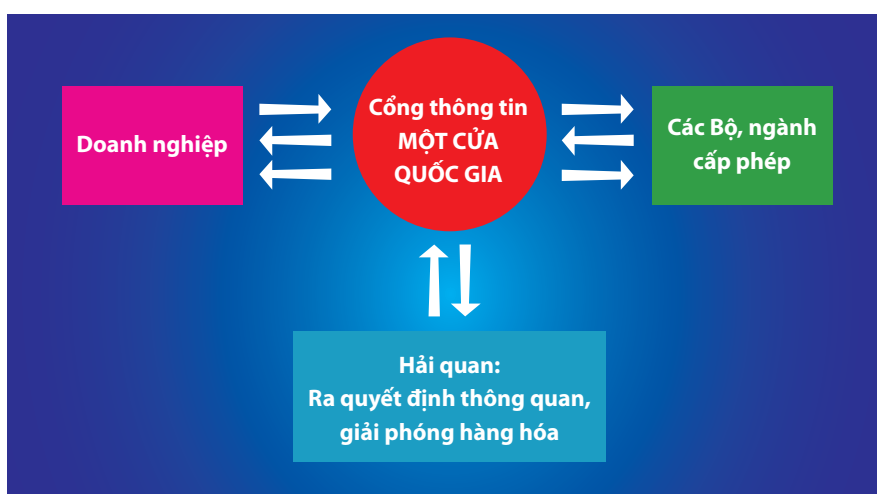
- Người vận tải, đại lý hàng tàu, đại lý giao nhận.
- Ngân hàng, bảo hiểm.
- doanh nghiệp XNK, đại lý hải quan.
- Các bên liên quan khác.

Trên cơ sở đó, Cổng thông tin một cửa quốc gia kết nối với Cơ chế một cửa ASEAN và các đối tác thương mại khác của Việt Nam.

4. Quy trình thực hiện thủ tục hành chính thông qua Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN

Khi thực hiện thủ tục cấp phép và thông quan hàng hóa XNK có giấy phép trên Cổng thông tin một cửa quốc gia, doanh nghiệp thực hiện theo quy trình sau:

- Bước 1: Doanh nghiệp gửi đơn xin cấp phép, hồ sơ cấp phép, tờ khai hải quan và hồ sơ Hải quan dưới dạng điện tử đến cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia.
- Bước 2: Cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia chuyển đơn xin cấp phép, hồ sơ cấp phép đến hệ thống cấp phép của các Bộ, ngành.
- Bước 3: Các Bộ, ngành xử lý hồ sơ xin cấp phép và chuyển giấy phép dưới dạng điện tử về Cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia.
- Bước 4: Cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia chuyển giấy phép dưới dạng điện tử về cho doanh nghiệp đồng thời gửi tới hệ thống của Hải quan.
- Bước 5: Hải quan xử lý hồ sơ hải quan, đối chiếu thông tin giấy phép điện tử nhận được từ các Bộ, ngành (nếu cần), quyết định kết quả thông quan và trả kết quả về Cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia.
- Bước 6: Cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia trả kết quả thông quan về cho doanh nghiệp và gửi kết quả đến hệ thống của các Bộ, ngành để tham khảo.



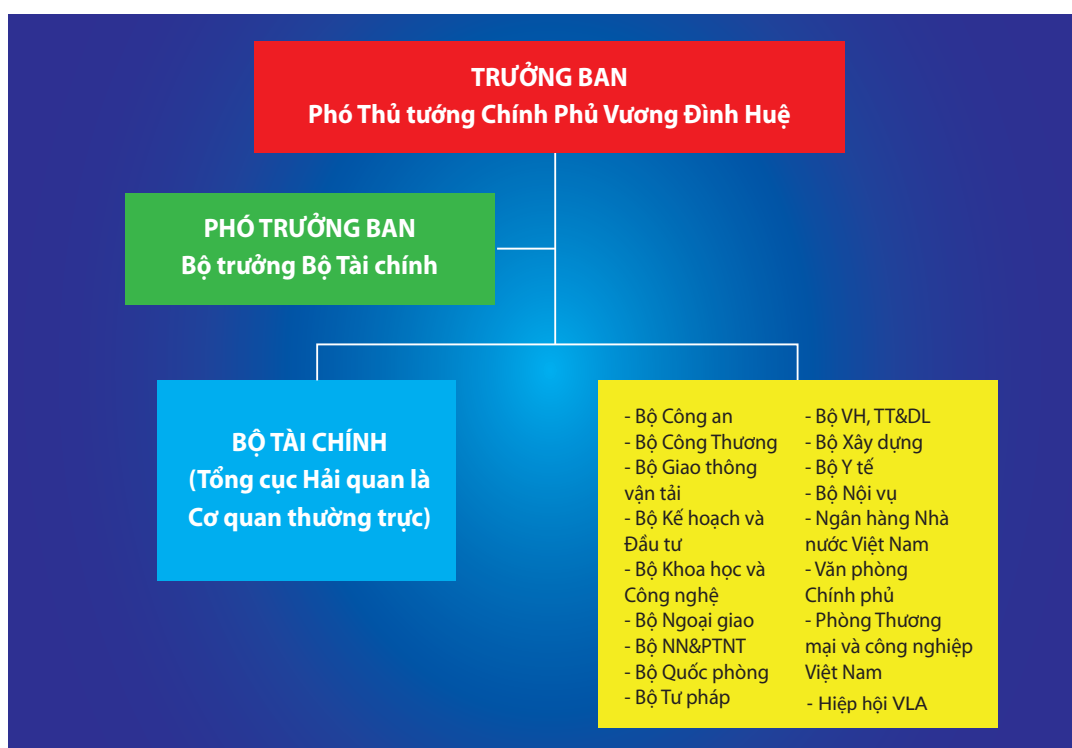
Quy trình thực hiện thông qua Cơ chế một cửa quốc gia

5. Cơ cấu tổ chức và bộ máy hoạt động triển khai Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN

Cơ quan chỉ đạo, điều hành cao nhất tầm quốc gia về Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN là Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN và tạo thuận lợi thương mại (gọi tắt là Ủy ban chỉ đạo quốc gia 1899) được ban hành Quyết định số 1899/QĐ-TTg ngày 04/10/2016 của Thủ tướng Chính phủ. Hiện tại Ủy ban 1899 chưa cập nhật Bộ GTVT hay Bộ Công Thương sẽ tham gia cơ quan thường trực của Ủy ban 1899 cùng với Tổng Cục Hải quan.

a. Chức năng, nhiệm vụ

Ủy ban chỉ đạo quốc gia 1899 có trách nhiệm giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo, phối hợp, hướng dẫn, kiểm tra và tổ chức thực hiện Cơ chế một cửa ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia theo quy định của Hiệp định và Nghị định thư về xây dựng và thực hiện cơ chế một cửa ASEAN; triển khai các giải pháp đồng bộ để tạo thuận lợi cho thương mại và giao lưu hàng hóa qua biên giới.



Mô hình tổ chức của Ủy ban chỉ đạo quốc gia về Cơ chế một cửa của ASEAN, Cơ chế một cửa quốc gia và tạo thuận lợi thương mại.

b. Cơ cấu tổ chức

- Trưởng ban Ủy ban chỉ đạo quốc gia 1899: Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ.
- Phó Trưởng ban: Bộ trưởng Bộ Tài chính.
- Ủy viên: Lãnh đạo của các Bộ, ngành.
- Cơ quan thường trực: Tổng cục Hải quan.

6. Lợi ích khi triển khai Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN

a. Lợi ích đối với người dân, doanh nghiệp

- *Tiết kiệm thời gian hoàn thành thủ tục cấp phép và thông quan lô hàng XNK:* Khi thực hiện thủ tục hành chính trên Cổng thông tin một cửa quốc gia, với việc hồ sơ, chứng từ được điện tử hóa thì doanh nghiệp chỉ cần ngồi tại trụ sở của mình và gửi hồ sơ điện tử đến Cổng thông tin một cửa quốc gia là có thể hoàn thành cấp phép và thủ tục thông quan lô hàng.
- *Tiết kiệm chi phí, sử dụng nguồn lực một cách hợp lý và hiệu quả:* Đơn giản, hài hòa hóa thủ tục giữa các cơ quan quản lý. Do đó, giúp doanh nghiệp giảm thời gian, chi phí chuẩn bị hồ sơ, đi lại để thực hiện các thủ tục cấp phép và thông quan hàng hóa.
- *Tăng cường tính minh bạch trong quá trình làm thủ tục hành chính:* Việc thực hiện thủ tục hành chính qua Cổng thông tin một cửa quốc gia giúp tăng tính minh bạch trong quá trình làm thủ tục cho doanh nghiệp. Hệ thống Cơ chế một cửa quốc gia sẽ lưu các thông tin hồ sơ, ngày giờ mà doanh nghiệp gửi đến, các thông tin có liên quan đến việc thực hiện thủ tục hành chính được công bố công khai, minh bạch tại Cổng thông tin một cửa quốc gia.
- *Giảm sự tiếp xúc giữa người dân và doanh nghiệp với cơ quan quản lý nhà nước trong quá trình thực hiện các thủ tục hành chính:* Khi thực hiện thủ tục hành chính thông qua Cổng thông tin một cửa quốc gia sẽ giảm sự tiếp xúc giữa doanh nghiệp và cơ quan quản lý. Theo đó, vấn đề tiêu cực, nhũng nhiễu của một bộ phận cán bộ, công chức sẽ giảm.

- *Nâng cao năng lực, hiệu quả quản lý của doanh nghiệp:* Khi thực hiện thủ tục hành chính trên Cổng thông tin một cửa quốc gia, toàn bộ thông tin hồ sơ của doanh nghiệp, người dân gửi đến, cũng như thông tin và kết quả xử lý hồ sơ của cán bộ, công chức được lưu lại trên hệ thống. Do đó, việc thực hiện các thủ tục hành chính trên Cổng thông tin một cửa quốc gia đảm bảo tính minh bạch trong phục vụ người dân và doanh nghiệp.

b. Lợi ích đối với các cơ quan quản lý nhà nước

- *Thúc đẩy cải cách hành chính, hoàn thiện chế độ, chính sách quản lý nhà nước đối với hoạt động XNK:* Việc triển khai Cơ chế một cửa quốc gia đã thúc đẩy mạnh mẽ cải cách thủ tục hành chính, góp phần hoàn thành mục tiêu của Nghị quyết 19/NQ-CP của Chính phủ về những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu tiếp tục cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và Nghị quyết số 36a/NQ-CP ngày 14/10/2015 của Chính phủ về Chính phủ điện tử, giúp chuyển đổi sang phương thức thực hiện thủ tục hành chính mới trên môi trường phi giấy tờ; phương thức được cộng đồng quốc tế khuyến nghị và đã được chứng minh là minh bạch, hiệu quả và thuận lợi cho cả khu vực công và khu vực tư nhân.

- *Thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin trong các cơ quan quản lý nhà nước hướng tới xây dựng Chính phủ điện tử:* Triển khai Cơ chế một cửa quốc gia là đòn bẩy để các Bộ, ngành đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động quản lý của mình, hướng tới xây dựng Chính phủ điện tử theo Nghị quyết số 36a/NQ-CP về Chính phủ điện tử.

- *Nâng cao năng lực quản lý nhà nước và chất lượng trong việc cung cấp dịch vụ công:* Việc thực hiện Cơ chế một cửa quốc gia còn góp phần nâng cao trình độ, kỹ năng và thay đổi phương pháp, thói quen làm việc từ thủ công, biệt lập sang phương thức điện tử hiện đại và hợp tác. Qua đó, trình độ, năng lực của cán bộ, công chức được nâng lên cả về tư duy lẫn phương pháp làm việc, góp phần nâng cao năng lực quản lý nhà nước.

- *Giảm thiểu việc dư thừa về các yêu cầu hồ sơ, thông tin, dữ liệu, tăng độ tin cậy và sự chính xác của thông tin:* Việc thực hiện Cơ chế một cửa quốc gia giúp giảm thiểu việc dư thừa về các yêu cầu hồ sơ, thông tin, dữ liệu, tăng độ tin cậy và sự chính xác của thông tin. Do đó, giúp các cơ quan quản lý nhà nước kiểm soát doanh nghiệp tốt hơn và giảm thiểu việc yêu cầu dư thừa về các yêu cầu hồ sơ.

- *Ngăn ngừa các nguy cơ ảnh hưởng đến an ninh quốc gia cũng như an ninh của cộng đồng đến từ các hoạt động vận tải và thương mại bất hợp pháp:* Việc triển khai Cơ chế một cửa quốc gia, kết nối Cơ chế một cửa ASEAN sẽ giúp việc trao đổi thông tin giữa các cơ quan quản lý nhà nước được nhanh chóng, chính xác. Theo đó, các cơ quan quản lý nhà nước sẽ có nhiều thông tin và tính kịp thời nhanh hơn để đảm bảo việc quản lý nhà nước đối với hàng hóa, phương tiện vận tải qua biên giới. Điều đó cho phép các cơ quan quản lý biên giới quản lý hàng hóa, phương tiện một cách hiệu quả hơn, công tác đấu tranh phòng chống buôn lậu và gian lận thương mại sẽ hiệu quả hơn, đảm bảo an ninh quốc gia cũng như ngăn chặn các hoạt động vận tải và thương mại bất hợp pháp.

7. Kết quả triển khai Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN của Việt Nam

a. Kết quả triển khai Cơ chế một cửa quốc gia (NSW)

Tính đến tháng 07/2018, với các thủ tục bao gồm: cấp C/O form D của Bộ Công thương và 3 thủ tục về quản lý tàu biển xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh tại cảng biển quốc tế do Bộ GTVT chủ trì, đã có 11 Bộ, ngành kết nối với NSW với 53 thủ tục, còn 283 thủ tục cần qua cơ chế này, cần kết nối các Bộ, ngành, doanh nghiệp. Dự kiến đến cuối 2018 sẽ triển khai thêm 143 thủ tục thông qua NSW, nâng tổng số lên 196 thủ tục, đạt 78% trên tổng số 251 thủ tục hành chính theo đề xuất mới nhất của các Bộ, ngành. Từ 15/11/2017, NSW đã được triển khai tại các cảng hàng không quốc tế trên cả nước (3 thủ tục đối với tàu bay xuất, nhập cảnh, quá cảnh) với sự kết nối của trên 40 hãng hàng không quốc tế đến và đi từ Việt Nam. Đến 15/07/2018 có hơn 1,34 triệu hồ sơ của 22.812 doanh nghiệp được xử lý thông qua NSW.

b. Kết quả triển khai Cơ chế một cửa ASEAN

Từ tháng 09/2015, Cơ chế một cửa quốc gia của Việt Nam đã kết nối kỹ thuật thành công với 04 nước ASEAN (Indonesia, Malaysia, Thái Lan, Singapore) để trao đổi Giấy chứng nhận xuất xứ mẫu D cho hàng hóa xuất khẩu có xuất xứ ASEAN (ATIGA C/O mẫu D). Đến tháng 06/2018, tổng số C/O của Việt Nam nhận từ 4 nước này là 28.509 bộ và tổng số C/O của Việt Nam gửi trao đổi với 4 nước là 14.392 C/O. Hiện tại, Việt Nam đang phối hợp với Brunei, Campuchia và Philippines để thiết lập và kết nối hệ thống thí điểm trao đổi C/O form D. Đồng thời, chúng ta đang làm việc với các nước như Thái Lan, Indonesia và Malaysia để hình thành hệ thống trao đổi thử nghiệm Tờ khai hải quan ASEAN và trao đổi giấy chứng nhận kiểm dịch bằng điện tử EPC.

Việt Nam đang đàm phán để ký kết Nghị định thư về Trao đổi thông tin kết nối với Liên minh Kinh tế Á - Âu (EAEU); thỏa thuận các yêu cầu thông tin kỹ thuật và chuẩn bị cho việc hình thành hệ thống trao đổi thông tin về khai báo Hải quan và giấy chứng nhận xuất xứ.

8. Kế hoạch triển khai trong thời gian tới

a. Mục tiêu tổng quát

Phấn đấu đến năm 2020, tất cả các thủ tục hành chính liên quan đến quản lý Nhà nước đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh và phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh được thực hiện thông qua Cơ chế một cửa quốc gia dưới hình thức dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4.

Tham gia và triển khai đầy đủ Cơ chế một cửa ASEAN theo đúng cam kết và lộ trình thực hiện của các nước ASEAN; sẵn sàng về mặt kỹ thuật để kết nối và trao đổi thông tin với các đối tác thương mại khác ngoài ASEAN theo các hiệp định và thỏa thuận mà Việt Nam là thành viên.

b. Mục tiêu cụ thể

- Đến năm 2018:

Hoàn thành triển khai mở rộng ra phạm vi toàn quốc các thủ tục đối với phương tiện, hàng hóa vận tải vào, rời cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng dầu khí ngoài khơi; các thủ tục đối với phương tiện vận tải vào, rời cảng hàng không thông qua Cơ chế một cửa quốc gia.

Triển khai các thủ tục hành chính có số lượng giao dịch nhiều, tác động lớn tới hoạt động của các doanh nghiệp, tổ chức và người dân đạt ít nhất 80% trên tổng số các thủ tục hành chính của các Bộ, ngành có liên quan đến hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa, xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh người và phương tiện vận tải.

- Đến năm 2020:

Hoàn thành triển khai tất cả các thủ tục hành chính của các Bộ, ngành tham gia quản lý hàng hóa XNK, quá cảnh; người và phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh thông qua Cơ chế một cửa quốc gia.

Thời gian thông quan và giải phóng hàng hóa, người và phương tiện liên quan tới các thủ tục hành chính một cửa bằng với nhóm 4 nước dẫn đầu khu vực ASEAN.

Đảm bảo 100% các thủ tục hành chính thực hiện thông qua Cơ chế một cửa quốc gia được thu phí, lệ phí bằng phương thức điện tử.

Việt Nam đang hoàn thiện Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN. Chính phủ sẽ ban hành Nghị định “Quy định thực hiện thủ tục hành chính thông qua Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN và kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa XNK” nhằm tạo thuận lợi cho thương mại và các hoạt động dịch vụ logistics.

(Nguồn: Cẩm nang về NSW & ASW của Ủy Ban 1899 và Báo cáo Tổng kết của Ủy Ban tại Hội nghị 24/07/2018)

Quyết định số 1254/QĐ-TTg ngày 26/09/2018 của Thủ tướng Chính phủ Về việc phê duyệt Kế hoạch hành động thúc đẩy Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN, cải cách công tác kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và tạo thuận lợi thương mại giai đoạn 2018 - 2020. Đề nghị xem quyết định mới này.

II. HỆ THỐNG THÔNG QUAN TỰ ĐỘNG VNACCS/VCIS

Hệ thống VNACCS/VCIS là Hệ thống thông quan tự động, bắt đầu hoạt động chính thức từ 01/04/2014 và Cơ chế một cửa quốc gia gồm 02 hệ thống nhỏ: (i) Hệ thống thông quan tự động (gọi tắt là Hệ thống VNACCS - Tên tiếng Anh là Vietnam Automated Cargo Clearance System). (ii) Hệ thống cơ sở dữ liệu thông tin nghiệp vụ (gọi tắt là Hệ thống VCIS - Tên tiếng Anh là Vietnam Customs Information System). Hệ thống VNACCS/VCIS gồm các phần mềm chủ yếu: Khai báo điện tử (e-Declaration); Manifest điện tử (e-Manifest); Hóa đơn điện tử (e-Invoice); Thanh toán điện tử (e-Payment); C/O điện tử (e-C/O); Phân luồng (Selectivity); Quản lý hồ sơ rủi ro/tiêu chí rủi ro; Quản lý doanh nghiệp XNK; Thông quan và giải phóng hàng; Giám sát và kiểm soát. Hệ thống VNACCS sử dụng cho mục đích thông quan hàng hóa XNK.

So với hệ thống hiện hành, Hệ thống VNACCS có điểm mới là tập trung cả ba khâu: Khâu trước, trong và sau thông quan. Hệ thống hiện tại chỉ tập trung khâu trong và sau thông quan. Toàn bộ khâu trước thông quan hiện nay mới chỉ được thực hiện thí điểm trong khuôn khổ Dự án E-Manifest, theo đó, hãng tàu phải gửi trước toàn bộ thông tin manifest về hàng hóa trên tàu cho cơ quan Hải quan. Hệ thống VNACCS mở rộng thêm các chức năng, thủ tục mới, đó là thủ tục đăng ký danh mục miễn thuế, thủ tục áp dụng chung cả hàng mậu dịch và phi mậu dịch, thủ tục đơn giản đối với hàng trị giá thấp, quản lý hàng hóa tạm nhập - tái xuất.

Chức năng khác của Hệ thống VNACCS là tăng cường kết nối với các Bộ, Ngành bằng cách áp dụng Cơ chế một cửa (Single Window). Theo thiết kế, Hệ thống VNACCS có sự kết nối với các Bộ, ngành. Cơ quan Hải quan sẽ gửi thông tin liên quan đến việc xin cấp phép của các cơ quan chuyên ngành. Kết quả xử lý cấp phép sẽ được thực hiện thông qua Hệ thống. Tiếp nhận và xử lý phân luồng tự động thông tin khai báo của doanh nghiệp. Hạn chế sử dụng hồ sơ giấy thông qua việc áp dụng chữ ký điện tử.

Hiện nay, thời gian tiếp nhận và thông quan đối với hàng luồng xanh chỉ từ 1-3 giây, đối với hàng luồng vàng, thời gian xử lý và kiểm tra hồ sơ không quá 02 giờ làm việc. Đến tháng 06/2018, tỷ lệ hàng hóa qua luồng xanh là khoảng 65%, luồng vàng là khoảng 30% và luồng đỏ là khoảng 5%. Hệ thống VNACCS kết nối với nhiều hệ thống công nghệ thông tin của các bên liên quan như: doanh nghiệp kinh doanh kho bãi, cảng, dịch vụ, giao nhận, vận chuyển, ngân hàng, các Bộ, Ngành liên quan.

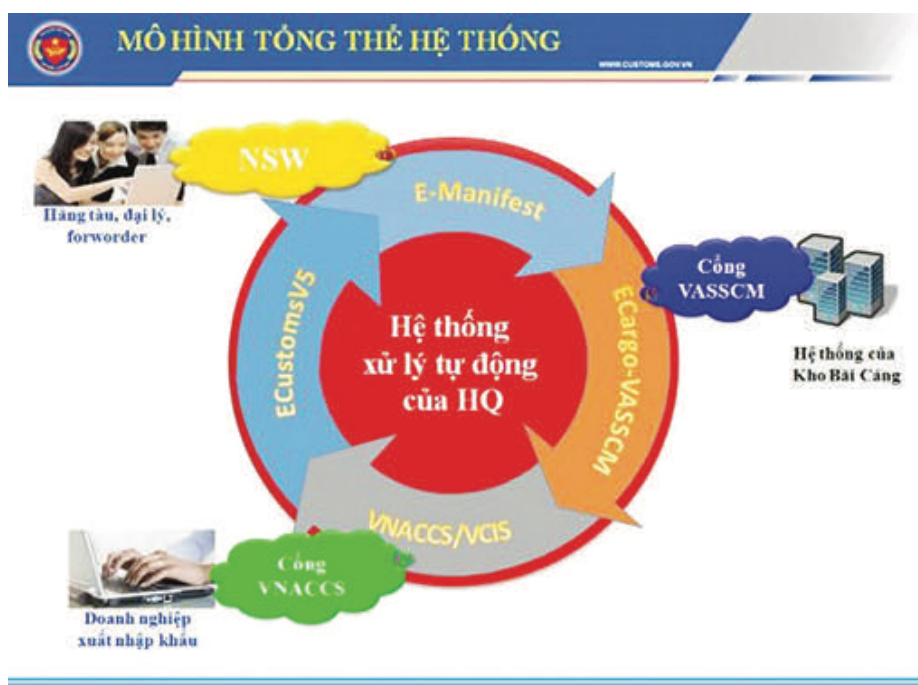
Đến tháng 06/2018, nhờ đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, tất cả các quy trình thủ tục hải quan đã được tự động hóa ở mức độ rất cao với hơn 99,60% doanh nghiệp tham gia thực hiện hải quan điện tử tại 100% các đơn vị hải quan trên phạm vi toàn quốc. Có nghĩa là gần 100% kim ngạch XNK được xử lý thông qua VNACCS/VCIS. Việc ứng dụng công nghệ thông tin đã rút ngắn thời gian làm thủ tục hải quan cho doanh nghiệp, giảm thiểu giấy tờ và đơn giản hóa hồ sơ hải quan. Hiện nay, doanh nghiệp có thể nộp tiền thuế vào bất cứ thời điểm nào, từ bất cứ đâu với mọi phương tiện kết nối internet, không phụ thuộc vào thời gian và địa điểm làm việc của các cơ quan thu thuế như ngân hàng, Kho bạc Nhà nước, Hải quan.

Hệ thống VNACCS và VCIS mặc dù còn phải giải quyết một số khó khăn để được tự động hoàn toàn nhưng đã góp phần rất lớn vào việc tạo thuận lợi cho đẩy nhanh việc cung cấp dịch vụ logistics phục vụ và gia tăng giá trị cho hàng hóa XNK.

(Nguồn: Báo cáo của Bộ Tài chính 04/2018 và của Tổng cục Hải quan)

III. HỆ THỐNG HẢI QUAN TỰ ĐỘNG PHỤC VỤ HOẠT ĐỘNG CẢNG BIỂN

Trong tháng 09/2018, Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh triển khai hệ thống hải quan tự động (VASSCM - Vietnam Automated System for Seaport Customs Management) tại tất cả các cảng, kho bãi trên địa bàn thành phố. Việc triển khai phương pháp quản lý mới này cho phép người khai hải quan không phải xuất trình các chứng từ giấy khi đưa hàng qua khu vực giám sát hải quan như trước đây, giúp doanh nghiệp giảm chi phí, giảm khoảng 1/3 đến 1/2 thời gian làm thủ tục cho từng lô hàng. Bên cạnh đó, việc áp dụng hệ thống VASSCM còn giúp doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi thực hiện chế độ quản lý, thống kê, lưu giữ chứng từ chính xác, khoa học và minh bạch. Đồng thời, doanh nghiệp cũng được cung cấp đầy đủ, kịp thời thông tin trên hệ thống về tình trạng cấp phép thông quan từ cơ quan hải quan đối với từng lô hàng, từng container để thực hiện thủ tục giao, nhận hàng theo quy định. Qua đó giúp giảm rủi ro trong việc thực hiện bằng chứng từ giấy, đảm bảo minh bạch, công khai thể hiện qua các bước trong quy trình nghiệp vụ được ghi nhận, cập nhật trên hệ thống.



Từ tháng 08/2017 đến hết tháng 06/2018, ngành Hải quan đã tập trung thực hiện Hệ thống quản lý hải quan tự động tại 4 đơn vị: Cục Hải quan Hải Phòng (tại tất cả 4 Chi cục Hải quan cửa khẩu với 53 doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng biển tham gia); Cục Hải quan Hà Nội (tại Chi cục Hải quan cửa khẩu sân bay quốc tế Nội Bài với 3 doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng hàng không tham gia); Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh (tại 4 Chi cục với 4 doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng biển tham gia); Cục Hải quan Bà Rịa - Vũng Tàu (tại 4 Chi cục với 14 doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi,

cảng biển tham gia). Thông qua việc kết nối, trao đổi thông tin với doanh nghiệp kinh doanh cảng, sân bay, kho bãi, Hệ thống VASSCM không chỉ giúp cơ quan Hải quan có thể theo dõi chặt chẽ, kịp thời quá trình di chuyển, biến động và tình trạng của hàng hóa đang chịu sự giám sát hải quan mà còn mang lại những lợi ích thiết thực cho cộng đồng doanh nghiệp và các cơ quan có liên quan.

(Nguồn: Tổng Cục Hải quan/ Trang thông tin điện tử Logistics Việt Nam, MOIT)



CHƯƠNG V: HẠ TẦNG LOGISTICS VÀ VẬN TẢI

Theo Bộ GTVT, “Trong thời gian qua, kết cấu hạ tầng giao thông của nước ta đã có những chuyển biến rõ nét, nhiều công trình lớn, hiện đại đã được đưa vào khai thác... Nhìn chung, kết cấu hạ tầng giao thông đã bước đầu đáp ứng sự phát triển của ngành vận tải, tuy nhiên vẫn đề nổi cộm là thiếu đồng bộ, nhất là giữa cảng biển với hệ thống đường bộ, đường sắt và hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng biển và tính kết nối với việc phát triển không đồng bộ của 5 loại hình vận tải đã hạn chế việc phát triển của hoạt động vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics.”

Về Tiêu chí kết cấu hạ tầng logistics theo đánh giá của WB LPI năm 2018 là 3,01 tăng so với 2,70 năm 2016, góp phần gia tăng LPI của Việt Nam 2018.

I. ĐƯỜNG BỘ

Tính đến 04/2018, hệ thống đường bộ Việt Nam có tổng chiều dài 570.448km trong đó quốc lộ 24.136km, đường cao tốc 816km (tăng 4 lần so 2013), đường tỉnh 25.741km, đường huyện 58.347km, đường đô thị 26.953km, đường xã 44.670km, đường thôn xóm 181.188km và đường nội đồng 108.597km.

Hiện nay, đang xây dựng đường cao tốc Bến Lức - Long Thành dài 55km, Hòa Lạc - Hòa Bình dài 26km, cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận dài 64km và một phần của đường cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn mới được hoàn thành. Ngày 22/11/2017, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 52/2017/QH14 về chủ trương đầu tư dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020. Địa điểm từ Cao Bồ (Nam Định) đến Bãi Vọt (Hà Tĩnh), từ Cam Lộ (Quảng Trị) đến La Sơn (Thừa Thiên Huế), từ Nha Trang (Khánh Hòa) đến Dầu Giây (Đồng Nai) và cầu Mỹ Thuận 2 (Tiền Giang và Vĩnh Long). Giai đoạn 2017 - 2020 dự kiến đầu tư 654km, chia thành 11 dự án thành phần vận hành độc lập, với sơ bộ tổng mức đầu tư là 118.716 tỷ đồng. Hai tuyến đường bộ được Chính phủ ưu tiên là nâng cấp mở rộng Quốc lộ 1 từ Thanh Hóa - Cần Thơ và đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên đã được đưa vào sử dụng sớm hơn dự kiến.

Ngày 01/09/2018, tuyến cao tốc cao tốc Hạ Long - Hải Phòng có chiều dài hơn 25km với 4 làn xe và cầu Bạch Đằng đã chính thức



Bản đồ mạng lưới đường bộ Việt Nam

được thông xe, kết nối Quảng Ninh với Hải Phòng - khu vực trọng điểm kinh tế phía Bắc. Tuyến cao tốc Hạ Long - Bạch Đằng nối với cao tốc Hà Nội - Hải Phòng rút giảm thời gian di chuyển Hà Nội - Hạ Long từ 3,5 tiếng xuống còn 1,5 tiếng và từ Hạ Long về Hải Phòng được rút ngắn chỉ còn 30 phút thay vì 1 tiếng 30 phút như trước đây. Qua đó sẽ tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa và hoạt động logistics trong khu vực.

Ngày 02/09/2018, đã thông xe tuyến cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, mở ra cơ hội mới để phát triển kinh tế - xã hội các tỉnh, thành Đà Nẵng, Quảng Nam và Quảng Ngãi. Dự án tuyến đường bộ cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi là dự án cao tốc đầu tiên ở khu vực miền Trung đi qua các tỉnh, thành Đà Nẵng (7,9km), Quảng Nam (91,2km) và Quảng Ngãi (40,1km). Dự án có tổng chiều dài toàn tuyến 139,204km; trong đó tuyến cao tốc có chiều dài 131,5km, đoạn nối tuyến cao tốc với QL1A có chiều dài 7,7km.

Như vậy, với hai dự án mới được thông xe, tổng chiều dài đường cao tốc của Việt Nam hiện nay là 980km.

Về doanh nghiệp, hợp tác xã ngành vận tải ô tô: Năm 2013 cả nước có tổng số 5.761 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định 91/2009/NĐ-CP; năm 2016, cả nước có 24.580 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định 86/2014/NĐ-CP tăng gần 19.000 đơn vị so với 2013; đến hết tháng 09/2017 đã có trên 56.431 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, (chủ yếu là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa mới được cấp Giấy phép kinh doanh theo lộ trình của Nghị định 86/2014/NĐ-CP). Tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ chiếm khoảng 80%, số lượng phương tiện của mỗi đơn vị dưới 5 xe, năng lực cạnh tranh yếu.

Phương tiện vận tải tăng trưởng về số lượng và chất lượng: Năm 2013 cả nước có 121.897 phương tiện kinh doanh vận tải (bao gồm xe khách và xe container); Năm 2016, cả nước có 219.038 phương tiện kinh doanh vận tải, tăng 97.141 phương tiện so với 2013; Hết tháng 09/2017, cả nước có 420.902 ô tô kinh doanh vận tải các loại, tăng 201.864 xe so với năm 2016 (chủ yếu là phương tiện vận tải hàng hóa mới được cấp phù hiệu theo lộ trình của Nghị định 86/2014/NĐ-CP và xe hợp đồng tham gia vào Uber và Grab). Trong đó, có 218.137 xe khách (xe tuyến cố định 19.482 xe, xe hợp đồng 111.908 xe, xe du lịch 1.377 xe, taxi là 76.336 xe và xe buýt 9.034 xe) và 202.765 xe tải các loại (trong đó: xe container là 47.878 xe, xe đầu kéo là 8.291 xe, xe tải là 146.596 xe).

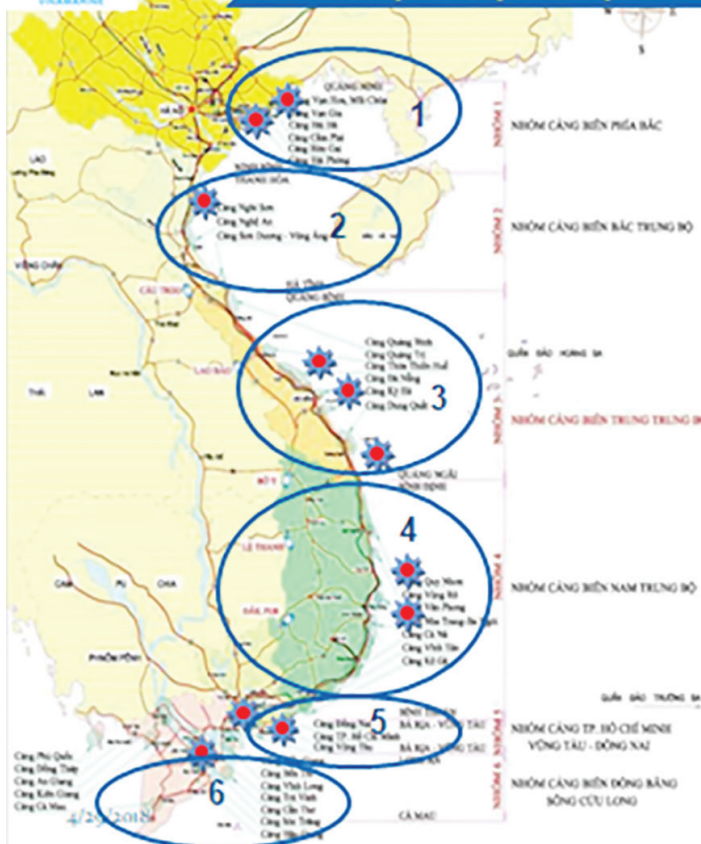
Ngày 15/03/2018, Việt Nam cùng các nước GMS đã ký thỏa thuận “Thu hoạch sớm” của Hiệp định GMS-CBTA, theo đó, từ 01/06/2018, mỗi quốc gia được cấp phép 500 xe hoạt động chở hàng hóa qua biên giới (CBT). Tổng cục đường bộ Việt Nam chịu trách nhiệm hướng dẫn và cấp phép cho xe của các doanh nghiệp Việt Nam. Các doanh nghiệp liên hệ trực tiếp để được cấp phép cho số lượng xe nói trên.

Tận dụng cơ hội mang lại từ Hiệp định GMS-CBTA, các công ty vận tải của nước ngoài đã mở tuyến vận chuyển Trùng Khánh xuống phía Nam, kết nối với các nước trong khu vực ASEAN bằng đường bộ, song song với dịch vụ đường sắt hướng Đông kết nối với Việt Nam, từ Trùng Khánh qua Bằng Tường (Quảng Tây) đến Hà Nội. Nhờ con đường này mà thời gian vận chuyển giảm xuống còn 45 giờ trên toàn tuyến, hàng hóa đến và đi từ Hà Nội hoặc Trùng Khánh sẽ được vận chuyển nhanh chóng đến TP. Hồ Chí Minh (108 giờ) rồi tỏa ra các nước ASEAN (như Campuchia trong phạm vi 148 giờ) hoặc các tỉnh, thành phố của Trung Quốc. Đây là cơ hội để các doanh nghiệp vận tải, logistics của Việt Nam tận dụng để hợp tác, mở rộng và phát triển kinh doanh.

(Nguồn: Báo cáo của Bộ GTVT tại Hội nghị toàn quốc về logistics 16/4/2018 và Tổng hợp của VLA)



1.2 HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG CẢNG BIỂN



45 cảng biển

251 bến cảng

87,5 km cầu cảng

18 khu neo đậu, chuyển tải

**Tổng công suất thiết kế:
534,7 triệu tấn/năm**

**Sản lượng thông qua
2016: 459,8 triệu tấn (86%
công suất)**

**Sản lượng thông qua 10
tháng 2017: 426,39 triệu
tấn ước cả năm đạt 511,6
triệu tấn (96% công suất)**

Hiện trạng hệ thống cảng biển

II. ĐƯỜNG BIỂN

1. Hệ thống cảng biển Việt Nam

Gồm 06 nhóm cảng biển. Nhóm 1: các cảng biển phía Bắc (từ Quảng Ninh đến Ninh Bình); Nhóm 2: các cảng biển Bắc Trung bộ (từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh); Nhóm 3: các cảng biển Trung Trung bộ (từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi); Nhóm 4: các cảng biển Nam Trung Bộ (từ Bình Định đến Bình Thuận); Nhóm 5: các cảng biển Đông Nam bộ (TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu) và Nhóm 6: các cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL).

Hiện nay cả nước có 45 cảng biển đang hoạt động trong đó 02 cảng biển loại IA (cảng cửa ngõ quốc tế); 12 cảng biển loại I (cảng tổng hợp đầu mối khu vực); 18 cảng biển loại II (cảng tổng hợp địa phương) và 13 cảng biển loại III (cảng dầu khí ngoài khơi).

Cảng biển loại IA (gồm 02 cảng): cảng Hải Phòng (Lạch Huyện) và cảng Vũng Tàu (Cái Mép - Thị Vải) cho tàu 4.000 - 8.000 TEU (tương đương 50.000 - 100.000 tấn), có thể tiếp nhận tàu trọng tải đến 160.000 - 180.000 tấn; Cảng biển loại I (gồm 12 cảng): cảng Quảng Ninh, cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa), cảng Nghệ An, cảng Hà Tĩnh, cảng Thừa Thiên Huế, cảng Đà Nẵng, cảng Dung Quất (Quảng Ngãi), cảng Quy Nhơn (Bình Định), cảng Khánh Hòa (Định hướng phát triển là cảng trung chuyển quốc tế - Loại IA), cảng TP. Hồ Chí Minh, cảng Đồng Nai, cảng Cần Thơ. Các cảng có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải từ 10.000 - 50.000 tấn, thực hiện vai trò đầu mối khu vực, thông qua hàng hóa XNK trên các tuyến biển tầm trung và gần, là cảng vệ tinh cho các cảng loại IA.

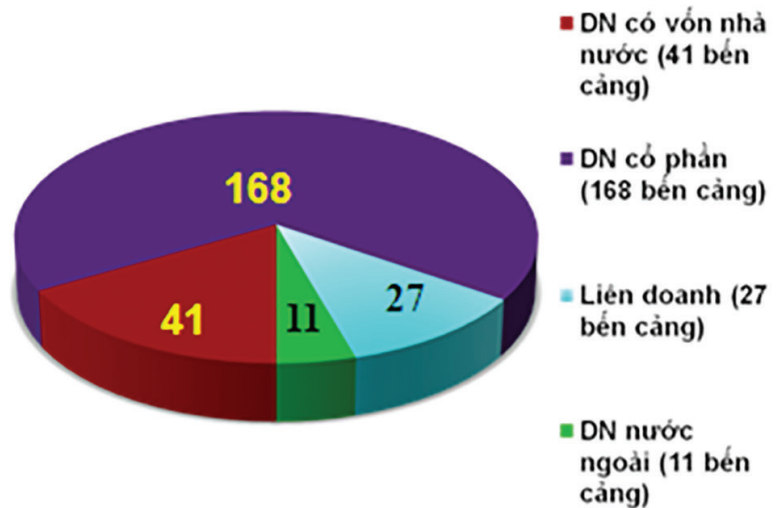
I.2 HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG CẢNG BIỂN

Chủ sở hữu & quản lý khai thác cảng biển

04 bến cảng được đầu tư bằng NSNN, Cục HHVN là đại diện ký hợp đồng cho thuê khai thác:

- Bến cảng Cái Lân (cầu 5,6,7)
- Bến container ODA Cái Mép
- Bến cảng tổng hợp quốc tế Thị Vải
- Bến cảng An Thới – Kiên Giang

251 bến cảng



(Số liệu tính đến tháng 12/2017, Cục Hàng hải VN7)

Cảng biển loại II (gồm 18 cảng): các cảng Thái Bình, Hải Thịnh (Nam Định), Quảng Bình, Quảng Trị, Kỳ Hà (Quảng Nam), Vũng Rô (Phú Yên), Ninh Thuận, Bình Thuận, Bình Dương, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp, An Giang, Hậu Giang, Vĩnh Long, Trà Vinh, Năm Căn (Cà Mau) và Kiên Giang. Các cảng có khả năng tiếp nhận cho tàu trọng tải 10.000 tấn, phục vụ chủ yếu gom hàng trong phạm vi địa phương và khu vực lân cận, là cảng vệ tinh của các cảng cửa ngõ quốc tế (loại IA) và các cảng đầu mối khu vực (loại I).

Tính đến tháng 06/2018, tổng số bến cảng của hệ thống cảng biển là 263 bến cảng với khoảng 89km chiều dài cầu cảng và 18 khu neo đậu, chuyển tải, tổng công suất thiết kế khoảng 543,7 triệu tấn hàng/năm. So với những năm đầu tiên triển khai thực hiện quy hoạch (năm 2000), hệ thống cảng biển Việt Nam đã tăng lên 4,4 lần về chiều dài bến cảng (năm 2000 đạt khoảng 20.000m, đến nay đạt 87.550m). Hệ thống cảng biển Việt Nam đã được đầu tư đồng bộ về cơ sở hạ tầng: cầu bến, phao neo, trang thiết bị bốc dỡ hàng hóa, phát triển cơ bản hoàn chỉnh và đầy đủ chức năng, quy mô và được phân bố trải rộng theo vùng miền, tận dụng tối đa điều kiện tự nhiên, bảo đảm năng lực đáp ứng được toàn bộ yêu cầu luân chuyển hàng hóa vận tải. Hầu hết các cảng tổng hợp, đầu mối khu vực đã được đầu tư mới và cải tạo nâng cấp cho phép tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000 - 50.000 DWT và lớn hơn phù hợp với xu thế phát triển của đội tàu biển thế giới.

Nhiều bến cảng đầu tư mới với quy mô hiện đại cho phép tiếp nhận tàu trọng tải lớn đến hàng trăm nghìn tấn như các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu tiếp nhận tàu 160.000 - 194.000 DWT và bến cảng Lạch Huyện, thành phố Hải Phòng tiếp nhận tàu 100.000 DWT.

Trước mắt, Hệ thống cảng biển Việt Nam cơ bản đáp ứng được yêu cầu luân chuyển hàng hóa vận tải bằng đường biển, phục vụ tích cực cho quá trình phát triển kinh tế xã

hội vùng ven biển và cả nước; tạo động lực thu hút, thúc đẩy các ngành kinh tế, công nghiệp liên quan cùng phát triển.

Về tuyến luồng hàng hải, hiện cả nước có 42 tuyến luồng hàng hải công cộng vào cảng quốc gia với tổng chiều dài là 935,9km và 10 luồng vào cảng chuyên dùng. Các luồng quan trọng gồm: luồng Hòn Gai, Hải Phòng, Nghi Sơn, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Sài Gòn - Vũng Tàu, Cái Mép - Thị Vải và luồng sông Hậu qua cửa Định An. Luồng dài nhất là luồng Định An - Cần Thơ khoảng 130,6km, luồng ngắn nhất dài 0,55km là luồng vào cảng Sa Đéc tỉnh Đồng Tháp (tính từ ngã ba sông Tiền). Tuyến luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu (qua kênh Tắt) có tổng chiều dài 46,5km hoàn thành đưa vào khai thác đáp ứng cho tàu 10.000 DWT đẩy tải và tàu 20.000 DWT giảm tải vào trực tiếp các cảng khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

2. Đội tàu biển Việt Nam

Theo Báo cáo của Cục Hàng hải Việt Nam, tính đến 30/06/2018, Việt Nam có 1.647 tàu biển các loại với tổng dung tích gần 4,9 triệu GT và tổng trọng tải khoảng 8 triệu DWT (thứ 4 trong ASEAN và thứ 30 thế giới), hơn 79% (1.194 tàu) là tàu vận tải biển. Cơ cấu đội tàu tính đến tháng 12/2017 (1.144 tàu), gồm 995 tàu chở hàng bách hóa, hàng rời chiếm 60% tổng trọng tải, tàu container với 40 tàu chỉ chiếm khoảng 5% tổng trọng tải. Tuổi tàu trung bình là 14,9 tuổi.

3. Hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam năm 2017 đạt 536,4 triệu tấn, tăng 17% so với năm 2016, trong đó hàng container đạt 14,7 triệu TEU, tăng 13% so 2016. 6 tháng đầu 2018 đạt 248,8 triệu tấn, tăng 17% so cùng kỳ 2017, trong đó hàng container đạt 8,7 triệu TEU tăng 28% so với cùng kỳ 2017. Dự kiến năm 2018 là 575 triệu tấn, trong đó hàng container đạt 16,206 triệu TEU.

Hiện nay, phần lớn hàng hóa XNK của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển. Đối với hàng hóa XNK đóng trong container, đội tàu biển Việt Nam hiện đang đảm nhận vận chuyển khoảng 10% thị phần, chủ yếu vận chuyển các tuyến gần như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Khu vực Đông Nam Á. Đối với hàng dạng rời, vận chuyển khoảng 12% thị phần vận chuyển hàng hóa XNK. Vận chuyển hàng nội địa, đội tàu biển Việt Nam cơ bản đảm nhận được gần 100%, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời. Luồng tàu vận chuyển container Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh vận chuyển khoảng 70% lượng hàng hóa. Chỉ khoảng 30% hàng hóa Bắc - Nam được vận chuyển bằng đường bộ do nhu cầu vận chuyển nhanh (chủ yếu hàng đông lạnh, hải sản, hoa quả, hàng có giá trị cao và ô tô).

TUYẾN TÀU VẬN CHUYỂN VEN BIỂN VIỆT NAM



(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, tháng 12/2017- Luồng tàu ven biển)

4. Hệ thống cảng cạn (ICD) Việt Nam

Việc phát triển cảng cạn được quy định trong các văn bản pháp lý: Chương IV, Mục 4, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, Quyết định số 2072/QĐ-TTg, ngày 22/12/2017 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 nêu rõ “Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển và hệ thống kết cấu hạ tầng khác”, và Quyết định của Bộ Giao thông vận tải

Số 1201/QĐ-BGTVT, ngày 11/06/2018 “Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”. Đây là các văn bản pháp lý điều chỉnh việc đầu tư phát triển cảng cạn của Việt Nam hiện nay. Hệ thống cảng cạn đóng một vai trò quan trọng trong việc tạo thuận lợi cho lưu thông hàng hóa thương mại, hỗ trợ hiệu quả cho hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay và góp phần nâng cao chất lượng và năng lực của ngành dịch vụ logistics.

4.1. Hệ thống ICD khu vực phía Bắc

a. Hệ thống ICD hiện hữu

Khu vực phía Bắc hiện có 11 cảng cạn kết nối với cảng biển Hải Phòng, nằm trên địa bàn Hà Nội (ICD Gia Thụy, ICD Mỹ Đình), Phú Thọ (ICD Thụy Vân, ICD Hải Linh), Hải Dương (ICD Hải Dương), Hải Phòng (ICD Tân Cảng Hải Phòng), Bắc Ninh (ICD Tiên Sơn), Lào Cai (ICD Lào Cai), Ninh Bình (ICD Phúc Lộc), Nam Định (ICD Hòa Xá), Quảng Ninh (ICD Móng Cái). Khoảng cách bình quân từ các ICD đến cảng Hải Phòng là 120km.

Tổng diện tích các ICD khoảng 154ha, diện tích phổ biến của các ICD tại miền Bắc nhỏ, chủ yếu dưới 10ha, phần lớn là không có khả năng mở rộng, thậm chí có 2 ICD đã nhận được quyết định di dời.

BẢNG 1. HIỆN TRẠNG MẠNG LƯỚI ICD KHU VỰC PHÍA BẮC

STT	TÊN ICD	DIỆN TÍCH (HA)	KHẢ NĂNG MỞ RỘNG (HA) 2020	KHẢ NĂNG KẾT NỐI GIAO THÔNG
1	ICD Gia Thụy	1	0	Đường bộ, QL 5
2	ICD Mỹ Đình	5,2*	0	QL 32, vành đai 3...
3	ICD Tiên Sơn	10	30	Cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn, QL1, QL5, QL18
4	ICD Hải Dương	12	60	QL5, QL18, Đường sắt Hà Nội - Hải Phòng
5	ICD Tân Cảng Hải Phòng	30	0	Đường bộ: QL5
6	ICD Phúc Lộc	34,5	35	QL10, đường bộ ven biển, cảng thủy nội địa Phúc Lộc
7	ICD Thụy Vân	2,8	0	Đường bộ
8	ICD Hải Linh	13,5	0	Đường bộ, Cảng thủy nội địa Hải Linh
9	ICD Lào Cai	13,5	**	Đường bộ, đường sắt
10	ICD Hòa Xá	5,6*	0	Đường nội đô, QL1, QL10
11	ICD Móng Cái	39,77	20	QL18, đường thủy: tuyến ven biển

Nguồn: VLI Tổng hợp

Tổng lượng container thông qua các ICD bình quân khoảng 50.000TEU/năm, chiếm khoảng 0,2% lượng container qua cảng Hải Phòng. Các ICD miền Bắc có xu hướng cách xa cảng biển, chủ yếu chỉ kết nối với hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt quốc gia mà chưa có các kết nối trực tiếp với đường biển và đường sông. Phạm vi hoạt động của các ICD này còn hạn chế, chủ yếu cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, cho thuê kho bãi và một số dịch vụ khác có liên quan. Chưa tạo được hiệu quả vận tải rẽ rệt giữa cảng biển và nguồn hàng.

Các ICD có xu hướng được quy hoạch trên các hành lang thu hút hàng hóa XNK nối các trung tâm sản xuất hàng hóa của các tỉnh, các cặp cửa khẩu Việt Nam - Trung Quốc với cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh. Trong đó hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai có ICD Lào Cai, Hương Canh và Hải Linh, hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn có ICD Lạng Sơn, khu

BẢN ĐỒ PHÂN BỐ CÁC ICD KHU VỰC PHÍA BẮC



Nguồn: VLI tổng hợp

vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội có ICD Hoài Đức, khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội có ICD Phù Đổng, Cổ Bi, Hải Dương, Quảng Bình và khu vực cửa khẩu Cao Bằng có ICD Cao Bằng.

b. Hệ thống ICD Khu vực miền Bắc theo quy hoạch giai đoạn 2020 - 2030

Theo Quyết định của Bộ Giao thông vận tải Số 1201/QĐ-BGTVT, ngày 11/06/2018 “Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” thì hệ thống ICD khu vực miền Bắc giai đoạn 2020 - 2030 bao gồm 7 nhóm chính được bố trí tại các khu vực kinh tế và hành lang kinh tế chủ yếu của toàn khu vực đồng thời kết nối với hệ thống cảng biển Hải Phòng - Quảng Ninh. (Xin xem cụ thể tại QĐ 1201/QĐ-BGTVT, ngày 11/06/2018 của Bộ GTVT).

4.2. Khu vực Miền Trung - Tây Nguyên

a. Hệ thống ICD hiện hữu

Hiện nay khu vực miền Trung chưa có hệ thống ICD hiện hữu do lượng hàng container qua hệ thống cảng biển miền Trung rất thấp, các cảng biển tiếp nhận container nhìn chung đủ và dư năng lực kho bãi.

Việc quy hoạch các cảng cạn sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa từ các tỉnh Tây Nguyên, Lào và các nước ASEAN kết nối với cảng biển nhóm 3 và 4.

b. Hệ thống ICD Khu vực miền Trung - Tây Nguyên theo quy hoạch giai đoạn 2020 - 2030

Theo Quy hoạch chi tiết phát triển cảng cạn khu vực miền Trung - Tây Nguyên (Quyết định của Bộ Giao thông vận tải Số 1201/QĐ-BGTVT, ngày 11/06/2018), hệ thống ICD khu vực miền Trung - Tây Nguyên giai đoạn 2020 - 2030 bao gồm 6 nhóm chính được bố trí tại các khu vực kinh tế và hành lang kinh tế chủ yếu của toàn khu vực đồng thời kết nối với

tuyến vận tải xuyên biên giới. (Xin xem cụ thể tại QĐ 1201/QĐ-BGTVT, ngày 11/06/2018 của Bộ GTVT).

4.3. Hệ thống ICD khu vực phía Nam

a. Hệ thống ICD hiện hữu

Hiện tại, khu vực phía Nam có khoảng 12 ICD kết nối với các cảng biển Bà Rịa -Vũng Tàu và TP. HCM, trong đó có 6 cảng cạn tại khu vực Tp. HCM (ICD Phước Long, ICD Transimex, ICD Sotrans, ICD Tanamexco, ICD Phúc Long, ICD Tân Tạo). 4 cảng cạn ở Đồng Nai (ICD Tân Cảng - Long Bình, ICD Đồng Nai, ICD Biên Hòa, ICD Tân Cảng - Nhơn Trạch) và 2 cảng cạn tại Bình Dương (ICD Tân Cảng - Sóng Thần, ICD TBS). Tổng diện tích của các cảng cạn khoảng 284ha. Quy mô hầu hết của các ICD trên 10ha, lớn nhất là cảng Tân Cảng - Long Bình là 105ha và có khả năng mở rộng đến 300ha.

Các ICD đều nằm gần cảng biển, khoảng cách bình quân khoảng từ 20 - 60km; Phần lớn

BẢNG 1. HIỆN TRẠNG MẠNG LƯỚI ICD KHU VỰC PHÍA NAM

STT	TÊN ICD	DIỆN TÍCH (HA)	KHẢ NĂNG MỞ RỘNG (HA)		CÔNG SUẤT THIẾT KẾ (1000 TEU)	KHẢ NĂNG KẾT NỐI GIAO THÔNG
			2020	2030		
I	TP. HỒ CHÍ MINH					
1	ICD Phước Long	12*	0	0	200	Thủy:sông Sài Gòn Bộ: xa lộ Hà Nội
2	ICD Transimex	9,4*	0	0	500	Thủy:sông Sài Gòn Bộ: xa lộ Hà Nội
3	ICD Sotrans	10*	0	0	200	Thủy:sông Sài Gòn Bộ: xa lộ Hà Nội
4	ICD Tanamexco - Tây Nam	12,5*	0	0	500	Thủy:sông Sài Gòn Bộ: xa lộ Hà Nội
5	ICD Phúc Long	10*	0	0	200	Thủy:sông Sài Gòn Bộ: xa lộ Hà Nội
6	ICD Tân Tạo	6,4	**	**		Bộ: xa lộ Đại Hàn
II	ĐỒNG NAI					
7	ICD Tân Cảng-Long Bình	105	50	150	750	Quốc Lộ 1, Quốc Lộ 5, cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây
8	ICD Đồng Nai	18	**	**		
9	ICD Biên Hòa	18	20	25	300	Thủy:sông Đồng Nai Bộ: QL51, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu
10	ICD Tân Cảng Nhơn Trạch	11	11	15	160	Thủy: sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu Bộ: TL769, QL51
III	BÌNH DƯƠNG					
11	ICD Tân Cảng - Sóng Thần	50	0	**	750	Đường 743, QL13, vành đai 2,3
12	ICD TBS Tân Vạn	22	30	50	450	Thủy: sông Đồng Nai Bộ: QL13, vành đai 2,3

Ghi chú: * Đã nhận quyết định di dời ** Chưa có thông tin về việc mở rộng (Nguồn: VLI tổng hợp)

ICD khu vực phía Nam kết nối với đường thủy nội địa. Các ICD này đã có vai trò rất to lớn trong việc hỗ trợ hệ thống cảng biển Nhóm 5, tuy nhiên các ICD này hầu hết tập trung gần cảng biển TP. Hồ Chí Minh. Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và Cái Mép - Thị Vải vẫn chưa có ICD vì lý do lượng hàng tập trung chưa đủ lớn, các cảng trong khu vực vẫn chưa khai thác hết công suất.

Trong thời gian qua, các ICD khu vực phía Nam được đánh giá là hoạt động khá hiệu quả, đã

[illegible]

hỗ trợ tốt cho các cảng biển trong việc trung chuyển hàng hóa XNK bằng container, phát huy được ưu thế vận tải thủy nội địa (khoảng 35%), giảm sự ùn tắc tại cảng biển và giao thông đô thị. Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển nhóm 5 chiếm khoảng 60% khối lượng hàng container cả nước. Ước tính có khoảng 30% - 40% hàng hóa XNK bằng container đã làm thủ tục hải quan tại các cảng cạn trong vùng.

b. Hệ thống ICD khu vực phía Nam theo quy hoạch giai đoạn 2020 - 2030

Nhằm phát triển hệ thống cảng cạn theo hướng hiện đại hóa, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa XNK bằng container, tăng năng lực thông qua cho các cảng biển, tổ chức vận tải container hợp lý nhằm giảm chi phí vận tải, thời gian lưu hàng tại các cảng biển, cần phát triển đầy đủ các ICD ở khu vực phía Nam. (Xin xem Mạng lưới hệ thống ICD khu vực phía Nam tại Quyết định Số 1201/QĐ-BGTVT, 11/06/2018 của Bộ GTVT).

Toàn bộ khu vực phía Nam hình thành quy hoạch khoảng 30 ICD, trong đó khu vực kinh tế Đông Bắc TP. Hồ Chí Minh với 17 cảng cạn, khu vực Tây nam TP. Hồ Chí Minh với 5 cảng cạn. Xu hướng chung đang hình thành một số ICD quy mô lớn, kết hợp cung cấp dịch vụ logistics. Các ICD đang có xu hướng phát triển chuyển dịch dần ra khu vực Đồng Nai, Bình Dương.

(Xem thêm Phần dịch vụ kho bãi, Chương V: Tình hình ngành dịch vụ logistics Việt Nam, dưới đây).

III. ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

Hiện cả nước đang có 21 cảng hàng không đang khai thác, gồm: 08 cảng hàng không quốc tế: Nội Bài, Cát Bi, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc. 13 cảng hàng không nội địa: Điện Biên, Đồng Hới, Vinh, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Chu Lai Liên Khương, Buôn Ma Thuột, Cà Mau, Rạch Giá, Côn Đảo, Thọ Xuân. Trong số các cảng hàng không trên, chỉ có 04 cảng hàng không có nhà ga hàng hóa riêng biệt. Các cảng hàng không còn lại không có nhà ga hàng hóa, toàn bộ hàng hóa xử lý trong nhà ga hành khách. Hiện nay mới chỉ có các cảng hàng không lớn như Nội Bài, Tân Sơn Nhất là có trung tâm logistics phục vụ xử lý hàng không. Tại Nội Bài, các trung tâm logistics như ACVS, ALS đảm nhiệm xử lý phần lớn khối lượng hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu qua đường hàng không với chủng loại hàng hóa khá đa dạng.

Vào ngày 10/08/2018, UBND TP. Cần Thơ và Tổng Công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) đã ký kết thỏa thuận triển khai dự án Trung tâm Logistics hàng không Cần Thơ với quy mô khoảng 27 ha gần sân bay Cần Thơ. Dự kiến sân bay Vân Đồn (Tỉnh Quảng Ninh) sẽ đi vào hoạt động cuối năm 2018.

Trước yêu cầu hiện nay, cần có chiến lược đột phá trong việc phát triển vận tải hàng hóa đi đôi với việc xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics hàng không nhằm đáp ứng nhu cầu và chủng loại hàng hóa XNK của Việt Nam và trung chuyển hàng hóa trong khu vực.

Cùng với sự tăng trưởng của nền kinh tế, thị trường vận tải hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam có sự tăng trưởng mạnh với tốc độ trung bình từ 15,6%/năm trong giai đoạn từ năm



2011 - 2017. Thị trường hàng không năm 2017 tiếp tục có sự tăng trưởng cao về sản lượng hành khách, hàng hóa. Tổng thị trường hàng hóa năm 2017 đạt xấp xỉ 1,13 triệu tấn, tăng 25,9% so với năm 2016. Sản lượng vận chuyển của các hãng hàng không Việt Nam năm 2017 đạt 318 nghìn tấn hàng hóa, tăng 11,3% so với năm 2016. Dự báo cho giai đoạn 2017 - 2036, ngành vận tải hành khách và hàng hóa hàng không sẽ tăng trưởng với tốc độ bình quân là 4,7%/năm và 4,2%/năm, với động lực chính đến từ khu vực Châu Á - Thái Bình Dương.

Vận tải hàng hóa hàng không chiếm khoảng 25% giá trị xuất, nhập khẩu của Việt Nam. Các tuyến vận chuyển hàng hóa hàng không quốc tế chủ yếu ở Việt Nam là Châu Á - Thái Bình Dương, EU và Bắc Mỹ. Trung Quốc hiện tại là thị trường nhập khẩu hàng hóa bằng đường hàng không lớn nhất của Việt Nam với 26% thị phần, đứng thứ hai là Hàn Quốc (20%) và thứ ba là Mỹ (9%).

Thị trường vận chuyển hàng hóa nội địa: Hiện nay, Việt Nam có 04 hãng hàng không kinh doanh vận chuyển hàng không là Vietnam Airlines, Jetstar Pacific Airlines, Vietjet Air, VASCO khai thác 53 đường bay nội địa kết nối Hà Nội, Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh theo hệ thống mạng đường bay trục - nam từ 3 trung tâm kết hợp phát triển mạng đường bay “điểm đến điểm” với các địa Phương.

Thị trường nội địa giai đoạn 2011-2017 tăng trưởng trung bình đạt 10%/ năm. Năm 2017, tổng lượng hàng nội địa đạt xấp xỉ 230,5 nghìn tấn, tăng 14,6% so năm 2016. Cơ cấu hàng hóa trong những năm gần đây không có sự thay đổi với các mặt hàng chủ lực như thủy sản (tôm, cua, baba...), trái cây, nguyên vật liệu ngành dệt may, động vật sống (gà, vịt). Nhìn chung các thị trường chính trong thời gian qua để có sự tăng trưởng, cụ thể đi/đến Hà Nội (39,3%), TP. Hồ Chí Minh (42,6%), Đà Nẵng (6%). Vietnam Airlines là nhà vận chuyển chính trên thị trường nội địa với thị phần đạt 68,3%, tiếp theo là Vietjet chiếm 23,8% thị phần, Jetstar Pacific và VASCO chiếm 7,9% thị phần.

Thị trường vận chuyển hàng hóa quốc tế: Có sự tham gia khai thác của 64 hãng hàng không nước ngoài từ 26 quốc gia/vùng lãnh thổ, trong đó 24 hãng hàng không lớn trong khu vực cũng như thế giới khai thác các chuyến bay chuyên chở hàng hóa, như Singapore Airlines Cargo, Cargolux Airlines, Emirates Airlines, Etihad Airways, Federal Express, Lufthansa Cargo, Korean Air, Turkish Airlines... Các hãng hàng không nước ngoài và 3 hãng hàng không Việt Nam là Vietnam Airlines, Vietjet Air và Pacific Airlines đang khai thác hơn 140 đường bay quốc tế từ Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Nha Trang, Hải Phòng và Phú Quốc.

Sản lượng vận chuyển hàng hóa quốc tế luôn tăng trưởng ở mức cao, giai đoạn 2011-2017 đạt 17,4%. 2017 đạt 905,3 ngàn tấn, tăng 29,2% so với 2016. Cơ cấu hàng đi/đến là linh kiện điện tử, may mặc, nông sản, thủy sản... Khối lượng hàng hóa quốc tế đi/đến cảng Hàng không quốc tế Nội Bài chiếm 59% thị phần, nhờ linh kiện Samsung, Cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất chiếm 40,3% thị phần hàng hóa đi/đến Việt Nam. Do cạnh tranh của các hãng hàng không quốc tế, nên thị phần vận chuyển của các hãng hàng không Việt Nam giảm mạnh, xuống chỉ còn 12% - 13% vào giai đoạn 2014 - 2016 và năm 2017 thị phần vận chuyển chỉ đạt 9,7%.

(Nguồn: Báo cáo của Bộ GTVT tại Hội nghị toàn quốc về logistics 16/04/2018 và Tổng hợp của VLA)

IV. ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

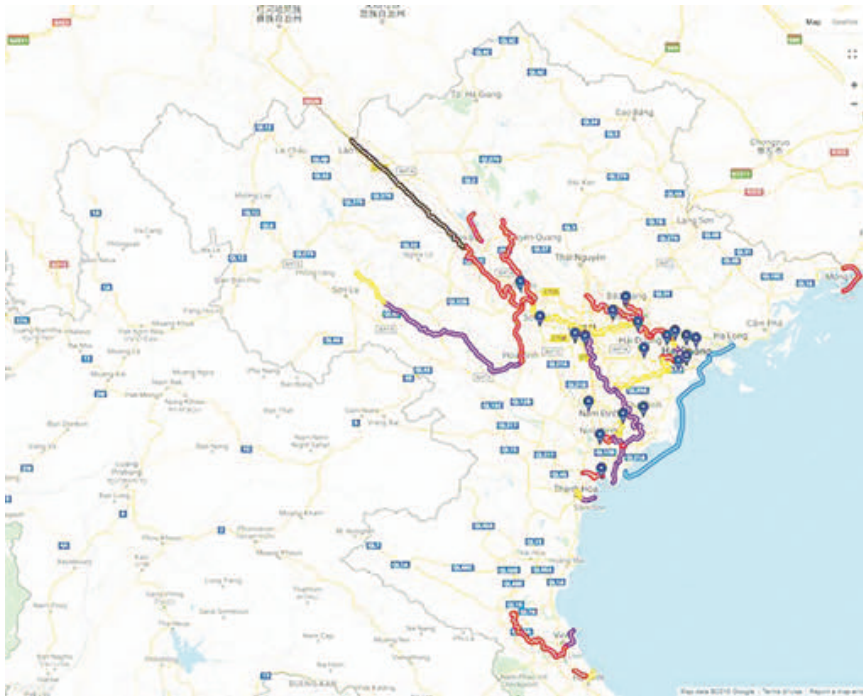
Về tuyến đường thủy nội địa: Việt Nam là nước có mật độ sông ngòi, kênh rạch vào loại lớn trên thế giới, hiện có khoảng 2.360 con sông, kênh lớn nhỏ với tổng chiều dài khoảng 41.900km, mật độ bình quân 0,27 km²/1km², và 124 cửa sông. Tổng chiều dài đường thủy nội địa toàn quốc đang quản lý khai thác là 17.253km, Trung ương quản lý các tuyến đường thủy nội địa quốc gia với tổng chiều dài khoảng 7.071,8km (chiếm 41% tổng chiều dài đường

thủy nội địa đang khai thác, quản lý của cả nước). Đây là những tuyến vận tải huyết mạch kết nối các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp lớn của khu vực và cả nước.

- **Khu vực miền Bắc:** Luồng tuyến đường thủy miền Bắc có 17 tuyến với chiều dài 2.715,4km, chủ yếu là trên sông Hồng, sông Đuống, sông Thái Bình và sông Luộc. Mạng lưới giao thông đường thủy kết nối các tỉnh khu vực đồng bằng sông Hồng với khu vực cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, kết nối với các tỉnh trung du miền núi phía Bắc qua sông Lô. Ngoài ra, Quảng Ninh còn là điểm đầu của tuyến vận tải sông pha biển từ Bắc vào Nam nhằm san sẻ gánh nặng cho đường bộ.

- **Khu vực miền Trung:** Chủ yếu là các tuyến đường thủy nội địa độc lập hoặc chỉ trong phạm vi địa bàn từng tỉnh (từ tỉnh Thanh Hóa đến Quảng Nam). Các tuyến sông có địa hình dốc, nối từ cửa biển vào sâu trong nội địa đến các huyện vùng sâu của địa phương, ở các vùng này hàng

năm vào mùa mưa lũ thường chịu ảnh hưởng rất lớn của lũ ống, lũ quét, mực nước các sông dâng lên cao rất nhanh, dòng chảy mạnh nhưng mực nước cũng hạ xuống rất nhanh (chỉ sau lũ vài ngày). Phạm vi khai thác vận tải cho tàu sông biển chủ yếu từ quốc lộ I trở ra biển, một số tỉnh có các tuyến sông có khả năng vận tải thủy vào sâu trong nội địa.



BẢN ĐỒ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SÔNG MIỀN BẮC

- **Khu vực miền Nam:** Các tuyến đường thủy nội địa Quốc gia hiện do Trung ương quản lý là 2.968,9km. Mạng lưới sông kênh với mật độ lớn, chảy qua hầu hết các trung tâm kinh tế, đô thị, các khu công nghiệp, nối liền các cảng sông, cảng biển, thông ra biển theo nhiều cửa sông tạo thành các trục vận tải thủy thuận lợi.

Giao thông đường thủy ở Nam bộ rất phát triển. Hàng năm đường thủy vận chuyển chiếm 65% - 70% về tấn và 70% - 75% về tấn/km trong vận tải hàng hóa của toàn vùng. Mạng lưới sông khu vực phía Nam được hình thành bởi hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Đồng Nai và hệ thống sông Cửu Long. Hai hệ thống sông này được nối với nhau bởi các kênh có mật độ vận tải lớn như kênh Chợ Gạo, kênh Lấp Vò - Sa Đéc, kênh Hồng Ngự, kênh Tân Châu, kênh Vĩnh Tế.

Về hệ thống cảng thủy nội địa: Đến hết năm 2017, trên toàn quốc có: 272 cảng thủy nội địa (259 cảng hàng hóa, 13 cảng hành khách); 8.730 bến thủy nội địa; 2.526 bến khách ngang sông. Trong đó, các cảng thủy nội địa đều đã được công bố hoạt động; đối với bến thủy nội địa, có 6.514 bến thủy nội địa hàng hóa có phép (chiếm tỷ lệ 75%) và 2.058 bến khách ngang sông có phép (chiếm tỷ lệ 81,5 %).

Hoạt động xếp dỡ hàng hóa và quản lý cảng, bến thủy nội địa vẫn còn nhiều bất cập, ngoài một số cảng thủy nội địa của các doanh nghiệp thuộc các cơ sở liên doanh, hoặc một số cảng chuyên dùng có dây chuyền thiết bị bốc xếp phù hợp, còn lại hầu hết các bến thủy nội địa vẫn sử dụng công nghệ thiết bị bốc xếp lạc hậu, hệ thống cầu bến thô sơ. Việc đầu tư, nâng



cấp hoặc xây dựng các cảng, bến đón trả hành khách phục vụ hoạt động của tàu khách tốc độ cao hầu như chưa được chú ý.

Do đó, khả năng thích ứng, hòa nhập với hoạt động vận tải trong khu vực là rất khó khăn, không có khả năng tiếp cận với phương thức vận tải đa phương thức phần nào ảnh hưởng chất lượng, thời gian quay vòng của đội tàu vận tải và giảm tính cạnh tranh của vận tải thủy nội địa.

(Nguồn: Báo cáo của Bộ GTVT
tại Hội nghị toàn quốc về logistics
16/04/2018 và VLA tổng hợp)



V. ĐƯỜNG SẮT

I. Đường sắt Việt Nam

Đường sắt Việt Nam có tổng chiều dài 3.143km trong đó 2.531km chính tuyến, 612km đường nhánh và đường ga bao gồm 3 loại khổ đường: 1.000mm chiếm 85%, khổ đường 1.435mm chiếm 6%, khổ đường lồng (1.435mm & 1.000mm) chiếm 9%. Mật độ đường sắt đạt 9,5km/1.000km². Tiêu chuẩn kỹ thuật, kết cấu hạ tầng đường sắt nước ta còn ở mức thấp và lạc hậu: Bình trắc diện còn nhiều đường cong bán kính quá nhỏ (cá biệt có đoạn đường cong có R).

Mạng lưới đường sắt quốc gia phân bố theo 7 tuyến chính là: Bắc - Nam (Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh), Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long.

TUYẾN CHÍNH	CHIỀU DÀI (KM)	KHỔ ĐƯỜNG - GAUGE (MM)
Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh	1,726	1,000
Hà Nội - Hải Phòng	96	1,000
Hà Nội - Lào Cai (to Kunming)	285	1,000
Hà Nội - Đồng Đăng (to Nanning)	165	Dual gauge (1,435 & 1,000)
Hà Nội - Quán Triều	55	Dual gauge (1,435 & 1,000)
Kép - Hạ Long - Cái Lân	108	1,435
Lưu Xá - Kép	57	1,435
Bac Hong - Van Dien	40	1,000

Việt Nam có kế hoạch xây dựng khoảng 7km đoạn đường sắt nối với đường sắt Côn Minh từ Lào Cai với khổ đường từ 1.000mm lên 1.435mm.

(Nguồn: Báo cáo của Bộ GTVT tại Hội nghị toàn quốc về logistics 16/04/2018 và Tổng hợp)

Ngày 31/07/2018, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 556/NQ-UBTVQH14, trong đó bố trí 7.000 tỷ đồng để sử dụng thực hiện 4 dự án cấp bách nâng cấp kết cấu hạ tầng cầu đường.

(Nguồn <https://thanhnien.vn/tai-chinh-kinh-doanh/cap-7000-ti-dong-cho-4-du-an-duong-sat>)

HỆ THỐNG ĐƯỜNG SẮT CỦA VIỆT NAM HIỆN NAY



2. Về phương tiện vận tải

Hiện nay, trên đường sắt quốc gia đang quản lý sử dụng và khai thác như sau:

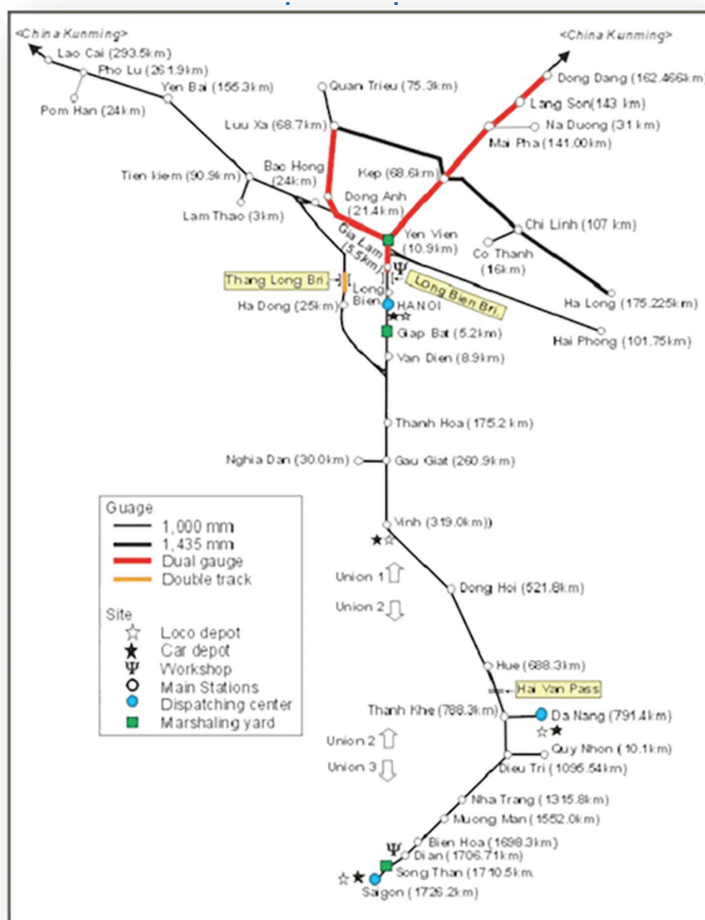
- Về đầu máy: Tổng số có 296 đầu máy có thời hạn sử dụng đã lâu, do nhiều nước sản xuất (Trung Quốc, Ấn Độ, Đức, Tiệp, Mỹ, Bỉ...). Cụ thể như sau:

- Thời hạn sử dụng trên 40 năm: 44 chiếc chiếm 14,8%;
- Thời hạn sử dụng từ 30 - 40 năm: 86 chiếc chiếm 29%;
- Thời hạn sử dụng từ 20 - 30 năm: 48 chiếc chiếm 16,2%;
- Thời hạn sử dụng dưới 20 năm: 118 chiếc chiếm 39,9%. Sức kéo đầu máy với nhiều chủng loại, công suất khác nhau trong đó loại đầu máy có công suất thấp, cũ, lạc hậu vẫn còn nhiều (chiếm gần 60%), hạn chế tốc độ và tiêu hao nhiều nhiên liệu, cũng như khó khăn trở ngại trong vận dụng, bảo trì, sửa chữa.

- Về toa xe: Tổng số có 5.957 toa xe các loại (1.010 toa xe khách, 4.947 toa xe hàng) có thời gian sử dụng đã lâu, được sản xuất ở nhiều nước khác nhau (Việt Nam, Trung Quốc, Ấn Độ...) cụ thể như sau:

- Thời hạn sử dụng trên 40 năm: 1.523 chiếc chiếm 25,6%;
- Thời hạn sử dụng từ 30 - 40 năm: 1.987 chiếc chiếm 33,3%;
- Thời hạn sử dụng từ 20 - 30 năm: 303 chiếc chiếm 5%;
- Thời hạn sử dụng dưới 20 năm: 2.144 chiếc chiếm 36%.

TUYẾN ĐƯỜNG SẮT LIÊN VẬN CỦA VIỆT NAM



1. Tuyến Nanning Đồng Đăng - Yên Viên (Hà Nội)

2. Tuyến Kunming - Hekou/ Lào Cai - Yên Viên (Hà Nội)

Việc đóng mới toa xe hàng chuyên dùng container, xe hàng có mui... chưa đáp ứng được khi có nhu cầu vận tải. Tọa xe hàng gồm nhiều chủng loại khác nhau, đa số có thời gian khai thác từ 30 - 40 năm, tải trọng xếp hàng thấp chỉ từ 28 - 34 tấn/xe. Tải trọng toa xe cao thường chiếm 40% tổng trọng toa xe, gây lãng phí sức kéo.

3. Vận tải đường sắt

Năm 2016, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã chuyên chở hàng hóa XNK đi bằng đường sắt với khối lượng 692 ngàn tấn, dự kiến năm 2017 sẽ đạt khoảng 890 ngàn tấn. Khối lượng hàng hóa xuất nhập này chủ yếu là đi/đến từ Trung Quốc, được chuyên chở trên các hành lang vận tải đường sắt như hành lang đường sắt khổ đường 1.000mm: Côn Minh - Sơn Yếu (Trung Quốc) - Lào Cai (Việt Nam) - Hải Phòng; hành lang đường sắt 1.435mm chuyên chở hàng hóa nhập chủ yếu từ Trung Quốc qua cửa khẩu Bằng Tường (Trung Quốc) - Đồng Đăng (Việt Nam) đến ga Yên Viên.

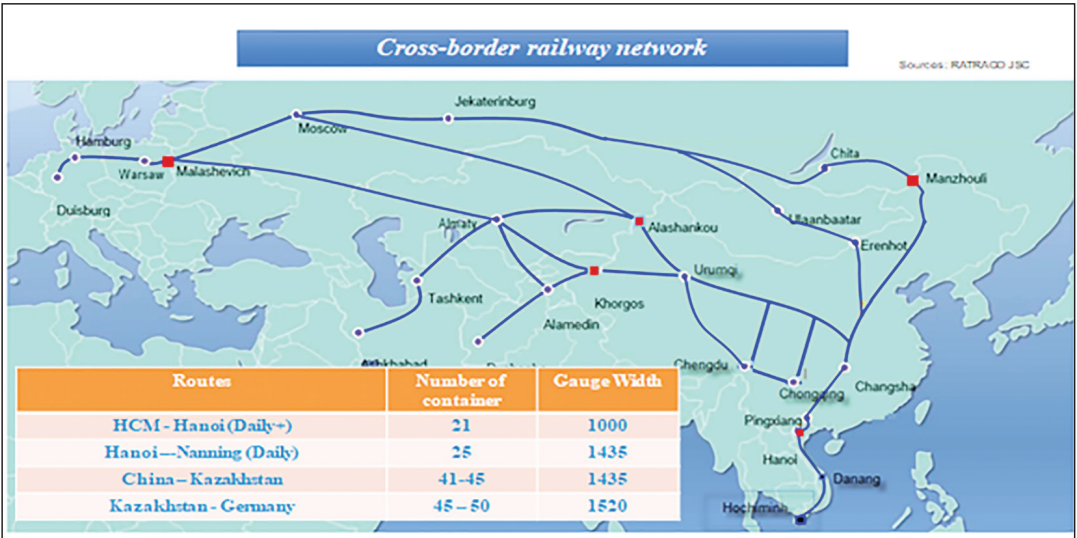
Khối lượng hàng hóa liên vận quốc tế từ Việt Nam qua cảnh Trung Quốc đến các nước thứ ba còn rất khiêm tốn, trong năm 2016 chỉ khoảng 2.100 tấn với mặt hàng

chủ yếu là chè và thực phẩm đi đến Kazakhstan và quá cảnh Kazakhstan đến các nước Trung Á như Uzbekistan, Tadjikistan, Kyrgyz.

Nhằm phát triển logistics trong nước, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam và Tân Cảng Sài Gòn đã ký thỏa thuận hợp tác. Hai bên sẽ hợp tác đầu tư xây dựng và kinh doanh kết cấu hạ tầng kho bãi, thiết bị xếp dỡ, phát triển dịch vụ logistics đường sắt tại các ga hàng hóa hiện hữu của Đường sắt Việt Nam tại các khu ga: Sóng Thần, Yên Viên và Đông Anh; sau đó từng bước mở rộng đầu tư và kinh doanh kết cấu hạ tầng tại các ga hàng hóa trên toàn mạng đường sắt. Phát triển vận tải container lạnh là một trong các hướng ưu tiên hợp tác giữa Đường sắt Việt Nam và Tân Cảng Sài Gòn.

Trong vận tải hàng hóa liên vận quốc tế giữa Việt Nam và Trung Quốc, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam đã và đang phối hợp với các công ty vận tải logistics của đường sắt Trung Quốc và các Công ty Cổ phần Vinalines Logistics Việt Nam, Công ty Traco I, Công ty Dịch vụ Đường sắt Hải Phòng, Công ty Dịch vụ Đường sắt Hải An, Công ty TNHH Thương mại và Vận chuyển quốc tế Việt - Trung và các công ty vận tải liên vận quốc tế để phục vụ khách hàng chuyên chở hàng hóa liên vận quốc tế từ kho đến kho.

MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT QUỐC TẾ NỐI VỚI CHÂU ÂU QUA TRUNG QUỐC



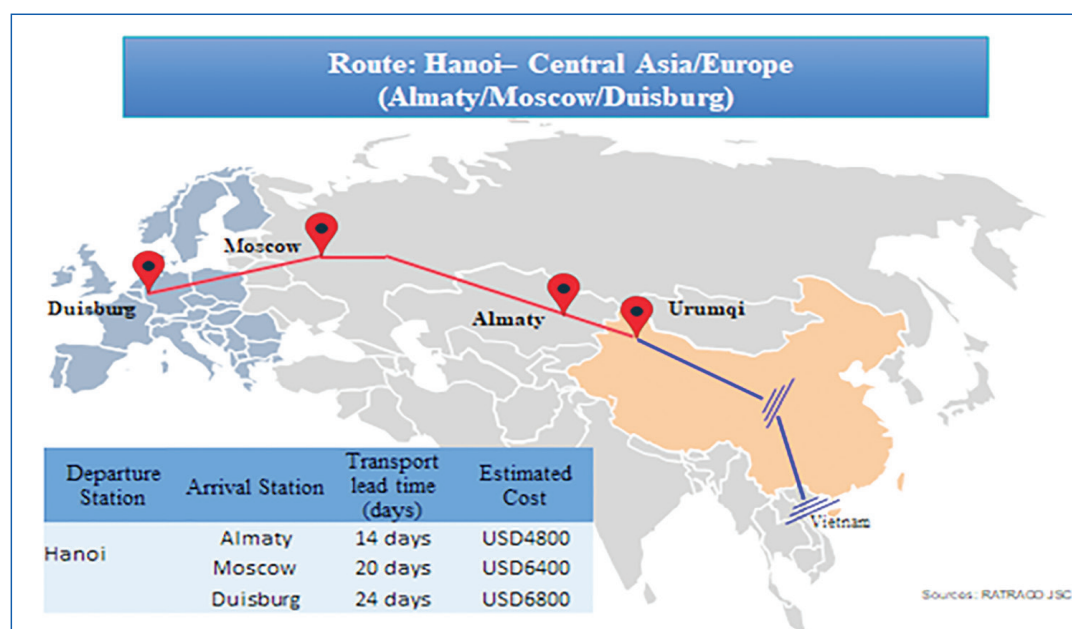
Ngày 13/06/2017 đã tiến hành chạy thử đoàn tàu container chuyên tuyến Côn Minh - Sơn Yếu (Trung Quốc) - Lào Cai (Việt Nam) - Hải Phòng (hành trình 854km) và ngày 10/08/2017 đã tiến hành chạy thử đoàn tàu container chuyên tuyến Quảng Châu - Nam Ninh - Bằng Tường (Trung Quốc) - Đồng Đăng (Việt Nam) - Yên Viên (hành trình gần 1.000km), trong thời gian tới sẽ tiến hành chạy thường xuyên các chuyến tàu container nói trên theo nhu cầu của thị trường.

Các bên đã xác định ưu tiên các hành trình sau đây chuyên chở container:

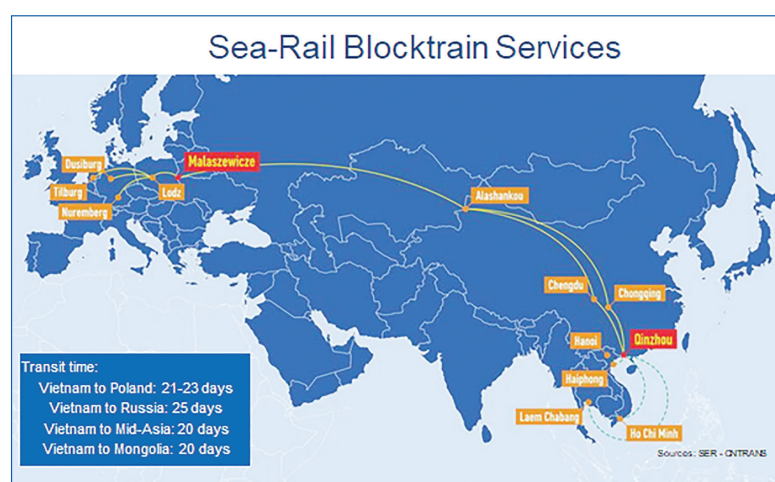
- Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng - Altykol - Almaty/Astana.
- Hà Nội (Yên Viên) - Lào Cai - Altykol - Almaty/Astana.
- Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng - Altykol - Moskva.
- Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng - Altykol - Brest (Malachevichi) - Duisburg (Liên bang Đức).
- Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng - Mantcjuria (Zabaikalsk) - Moskva.
- Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng - Mantcjuria (Zabaikalsk) - Ekaterinburg.

- Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng - Mantcjuria (Zabaikalsk) - Novosibirsk.
- Hà Nội (Yên Viên) - Đồng Đăng - Mantcjuria (Zabaikalsk) - Brest (Malachevichi) - Duisburg (Liên bang Đức).

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Đường sắt Kazakhtan và Đường sắt Nga cũng đã xác định các doanh nghiệp chịu trách nhiệm tổ chức chuyên chở đoàn tàu container chuyên tuyến nói trên như dưới đây. Triển vọng hợp tác với đường sắt Kazakstan, đường sắt Nga và đường sắt Trung Quốc trong việc phát triển logistics trên tuyến đường sắt liên vận quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc - Kazakhstan - Liên bang Nga - EU là rất lớn.



Hiện nay, trong liên vận Trung Quốc - châu Âu - Trung Quốc đã chạy các đoàn tàu container quá cảnh Kazakhstan trên các hành trình sau: Trùng Khánh - Duisburg (Liên bang Đức) - Trùng Khánh, Vũ Hán - Hamburg (Liên bang Đức) - Vũ Hán, Thành Đô - Lodz (Ba Lan) - Thành Đô, Thành Đô - Nürnberg (Liên bang Đức), Vũ Hán - Pardubice (Séc), Hamburg (Liên bang Đức) - Trịnh Châu, Nghĩa Ô - Madrid (Tây Ban Nha) - Nghĩa, Hợp Phì - Hamburg (Liên bang Đức), Lan Châu - Hamburg (Liên bang Đức) - Lan Châu. Thời gian chạy các đoàn tàu container chuyên tuyến nói trên trung bình từ 14 - 16 ngày đêm, rút ngắn thời gian so với đường biển kéo dài từ 45 - 50 ngày đêm.



Các hành trình chạy tàu container chuyên tuyến từ Việt Nam đi đến Moskva theo các hành trình, dự kiến thời gian sẽ từ 18 - 20 ngày đêm, nếu đi bằng đường biển sẽ mất từ 40 - 45 ngày đêm. Đây là một lợi thế không nhỏ của phương tiện vận tải đường sắt trong liên vận Á - Âu, đặc biệt đối với việc vận chuyển mặt hàng có giá trị, đòi hỏi vận chuyển nhanh cũng như cần chế độ bảo quản đặc biệt.

(Nguồn: Báo cáo của Bộ GTVT tại Hội nghị toàn quốc về logistics 16/04/2018, Báo cáo của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam và Báo cáo của RATRACO 04/2018)



CHƯƠNG VI: TÌNH HÌNH NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM

I. CHỈ SỐ NĂNG LỰC HOẠT ĐỘNG LOGISTICS QUỐC GIA

LPI (Logistics Performance Index) là chỉ số năng lực hoạt động logistics quốc gia, do Ngân hàng Thế giới (WB) công bố, được đánh giá theo thang điểm 5 với 6 thông số. LPI đánh giá năng lực hoạt động logistics quốc tế của một quốc gia, dựa trên điều tra trên hơn 160 quốc gia, theo các câu hỏi đã được tiêu chuẩn hóa, gồm hai phần quốc tế và quốc nội vì Logistics được hiểu là một mạng lưới các dịch vụ hỗ trợ việc chuyển dịch hàng hóa, thương mại qua biên giới và thương mại nội địa. 6 thông số/tiêu chí gồm:

- Hải quan (Customs): hiệu quả của quá trình thông quan, chẳng hạn như tốc độ, tính đơn giản và tính có thể dự liệu trước của các thủ tục.
- Kết cấu hạ tầng (Infrastructure): Cơ sở hạ tầng liên quan đến chất lượng thương mại và vận tải (cảng, đường sắt, đường bộ, công nghệ thông tin).
- Chuyển hàng quốc tế (International Shipments): Mức độ dễ dàng khi thu xếp cho các chuyển hàng với giá cả cạnh tranh.
- Năng lực logistics (Logistics Competence): Năng lực và chất lượng của các dịch vụ logistics (vận tải, giao nhận, đại lý hải quan).
- Khả năng theo dõi và truy suất (Tracking & Tracing): khả năng truy suất, theo dõi các lô hàng.
- Sự đúng lịch trình (Timeliness): Sự đúng lịch trình của các lô hàng khi tới điểm đích.

Chỉ số năng lực hoạt động logistics (LPI) 2018 của Việt Nam được WB công bố trong Báo cáo tháng 07/2018, theo đó Việt Nam được xếp hạng 39/160 nước tham gia điều tra, tăng 25 bậc so với xếp hạng năm 2016 (64/160).

Với điểm số là 3,27 so với năm 2016 là 2,98, tăng 0,29 điểm. Trong khu vực ASEAN Việt Nam xếp thứ ba sau Singapore (xếp hạng 7) và Thái Lan (xếp hạng 32). Việt Nam có thứ hạng đứng đầu trong các thị trường mới nổi và xếp hạng cao nhất trong nhóm

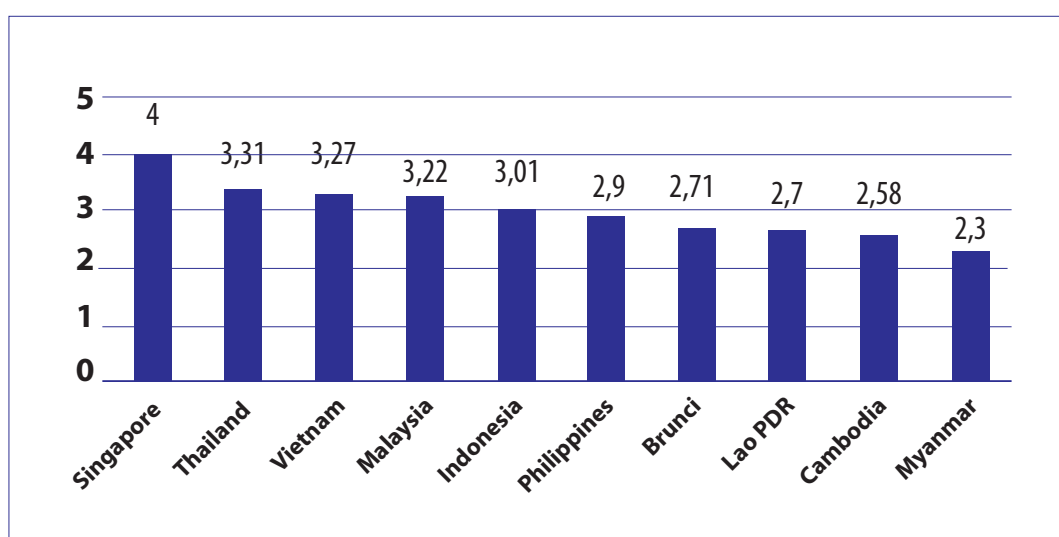


các nước có thu nhập trung bình thấp. Tất cả 6 thông số/tiêu chí đánh giá LPI 2018 đều tăng vượt bậc, trong đó có mức tăng cao nhất là năng lực chất lượng dịch vụ logistics (xếp hạng 33, tăng 29 bậc) và khả năng theo dõi, truy xuất hàng hóa (xếp hạng 34, tăng 41 bậc). Các tiêu chí đánh giá tăng rất tốt là Hải quan (xếp hạng 41, tăng 23 bậc), kết cấu hạ tầng logistics (xếp hạng 47, tăng 23 bậc). Các tiêu chí thời gian giao hàng (xếp hạng 40, tăng 16 bậc) và tiêu chí về các chuyển hàng quốc tế (xếp hạng 49 tăng 1 bậc so với năm 2016).

Hình dưới đây thể hiện một số nước có hoạt động logistics tốt trong khảo sát năm 2018, trong đó có Việt Nam:

Báo cáo LPI 2018 cũng cho biết Kết quả điểm số LPI quốc tế bình quân của Việt Nam qua 4 kỳ điều tra (2012, 2014, 2016 và 2018) xếp hạng 45 thế giới.

BẢNG SO SÁNH CHỈ SỐ LPI CỦA CÁC NƯỚC ASEAN NĂM 2018



BẢNG SO SÁNH LPI CỦA VIỆT NAM TỪ 2007-2018

CHỈ SỐ	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	ĐIỂM SỐ	XẾP HẠNG	ĐIỂM SỐ	XẾP HẠNG	ĐIỂM SỐ	XẾP HẠNG	ĐIỂM SỐ	XẾP HẠNG	ĐIỂM SỐ	XẾP HẠNG	ĐIỂM SỐ	XẾP HẠNG
LPI	2.89	53	2.96	53	3.00	53	3.15	48	2.98	64	3.27	39
Hải quan (Customs)	2.89	37	2.68	53	2.65	63	2.81	61	2.75	64	2.96	41
Cơ sở hạ tầng (Infrastructure)	2.50	60	2.56	66	2.68	72	3.11	44	2.7	70	3.01	47
Vận tải quốc tế (International shipments)	3.00	47	3.04	58	3.14	39	3.22	42	3.12	50	3.16	49
Năng lực và chất lượng dịch vụ (Logistics competence & service quality)	2.80	56	2.89	51	2.68	82	3.09	49	2.88	62	3.40	33
Khả năng kết nối thông tin (Tracking & tracing)	2.90	53	3.10	55	3.16	47	3.19	48	2.84	75	3.45	34
Thời gian (Timeliness)	3.22	65	3.44	76	3.64	38	3.49	56	3.5	56	3.67	40

(Nguồn: VLA tổng hợp)

II. TỐC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG CỦA NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS 2017-2018

Năm 2018, ngành dịch vụ logistics tiếp tục đà tăng trưởng của các năm trước với mức độ tăng trưởng khoảng 12% - 14% nhờ đà tăng trưởng của kinh tế nói chung và xuất nhập khẩu nói riêng. Đặc biệt là sự quan tâm phát triển dịch vụ logistics của Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương.

Thống kê doanh số của các doanh nghiệp logistics niêm yết trên sàn chứng khoán có mức tăng trưởng 12,77%. Theo số liệu của Tổng cục thống kê, khối lượng hàng hóa vận chuyển 8 tháng đầu năm 2018 tăng 9,6% so với cùng kỳ năm trước và khối lượng hàng hóa luân chuyển tăng 7,1%. Tốc độ tăng của hàng hóa vận chuyển trong nước cao hơn đáng kể so với tốc độ tăng của vận chuyển ngoài nước (9,7% so với 2,8% về khối lượng vận chuyển và 9,7% so với 4,1% về khối lượng hàng hóa luân chuyển). XNK tăng trưởng 14%.

Từ đó VLA tính toán tăng trưởng của ngành dịch vụ logistics năm 2018 khoảng 12%-14%.

III. CHI PHÍ LOGISTICS TƯƠNG ĐƯƠNG TRONG GDP

Trong Báo cáo cuối kỳ năm 2014 "Dịch vụ tư vấn: Hỗ trợ Bộ GTVT và Phát triển Vận tải đa phương thức", Công ty Tư vấn ALG của Ngân hàng Thế giới (WB) đã thông tin chi phí logistics của Việt Nam tương đương 20,9% GDP.

Theo báo cáo này, thì chi phí logistics trong tổng giá thành hàng hóa chiếm tỷ trọng cao ở các ngành hàng sản xuất gạo (29,8%), rau quả (29,5%), nội thất (22,8%) và chiếm tỷ trọng thấp ở các ngành hàng sản xuất giá trị cao như thiết bị và phụ tùng điện (3,5%), dược phẩm (0,3%), ô tô (2%) và điện tử (1,2%). Do đó, khi so sánh đánh giá chi phí logistics tương đương với GDP của Việt Nam so với các nước trên thế giới, cũng cần có sự phân tích sâu để thấy rằng chi phí logistics/GDP sẽ thấp khi giá trị đóng góp vào GDP đến từ các ngành sản xuất giá trị cao và ngược lại.

Theo kết quả phỏng vấn sâu tháng 08/2018 của VLA/VLI, các ngành sản xuất các mặt hàng có giá trị cao như ô tô, linh kiện điện tử và sắt thép, chi phí logistics trong tổng giá thành sản phẩm tương đối nhỏ khoảng dưới 5%. Trong khi những ngành hàng tiêu dùng, thương mại điện tử, siêu thị, may mặc hoặc nông sản chi phí logistics là chiếm một tỷ trọng khá lớn trong giá thành khoảng từ 10% đến 20%. Các doanh nghiệp có câu trả lời khá tương đồng nhau, trong chi phí logistics thì chi phí vận tải chiếm tỷ lệ cao nhất khoảng từ 60 - 80%, ngoài ra các thành phần khác như chi phí xếp dỡ và thủ tục thông quan là những dịch vụ có chi phí cao sau vận tải. Do đó:

Dựa theo cách tính của ALG, theo tính toán của VLA thì chi phí logistics của Việt Nam năm 2017 ở mức từ 14,5% đến 19,2% GDP. Con số trung bình hiện nay là khoảng 16% - 17%.

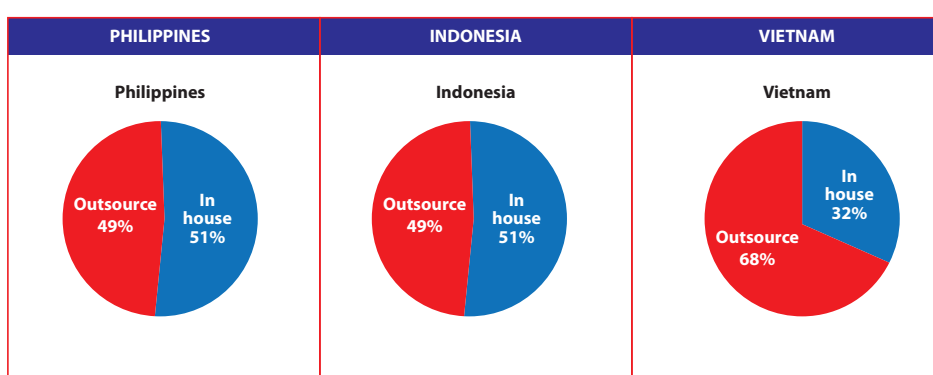
So sánh với chi phí logistics/GDP của ASEAN 6, năm 2016: Singapore 8,5%, Indonesia 24%, Thái Lan 15%, Malaysia 13%, Philippines 13% và trung bình của Asia Pacific 12,7 thì chi phí logistics của Việt Nam không quá cao.

IV. TÌNH HÌNH THUÊ NGOÀI DỊCH VỤ LOGISTICS

Căn cứ vào khảo sát thực tế bằng nhiều nguồn và kết quả khảo sát và phỏng vấn sâu của VLA/VLI, tháng 8/2018 về tình hình sử dụng dịch vụ logistics tại các doanh nghiệp sản xuất

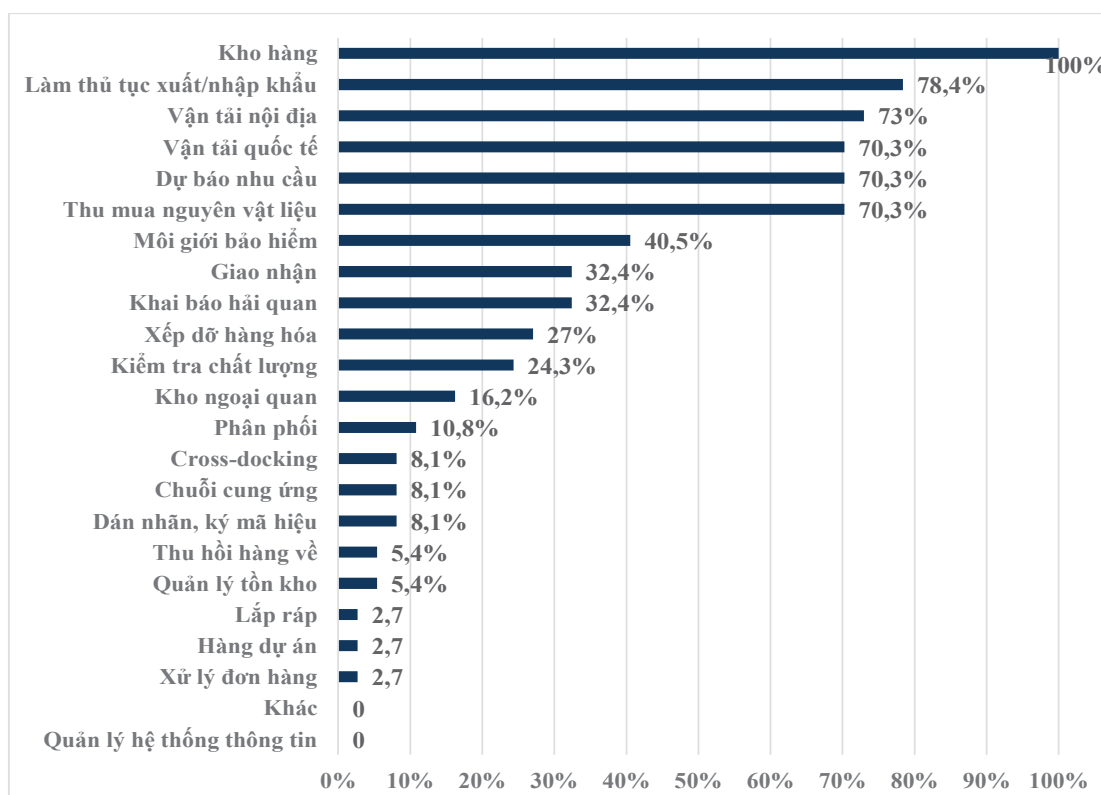
kinh doanh, kết quả cho thấy mức độ tự thực hiện dịch vụ logistics và các hoạt động thuê ngoài dịch vụ này tại các doanh nghiệp sản xuất, XNK hiện nay có khác nhau. Các dịch vụ logistics quốc tế có xu hướng được thuê ngoài vì các chủ hàng không sở hữu phương tiện vận tải, trong khi đó các hoạt động logistics nội địa thường được tự làm, (hình dưới đây). Hầu hết các doanh nghiệp FDI đều tiến hành thuê ngoài các dịch vụ logistics. Theo Thời báo Kinh tế Việt Nam ngày 21/02/2018, năm 2017, doanh nghiệp FDI xuất khẩu 155,4 tỷ USD, chiếm 72,6% kim ngạch XK, xuất siêu gần 30 tỷ USD. Từ đó tính ra số liệu NK của doanh nghiệp FDI năm 2017 là khoảng 125 tỷ USD, chiếm khoảng 61% kim ngạch NK của Việt Nam.

Tham khảo Báo cáo “Assessing Logistics Performance in the Philippine” của Tiến sỹ Ruth Banomyong, WB/IFT consultant, 2017 thì tỷ lệ thuê ngoài của Việt Nam là 68% và tự thu xếp là 32%, (trang 27).

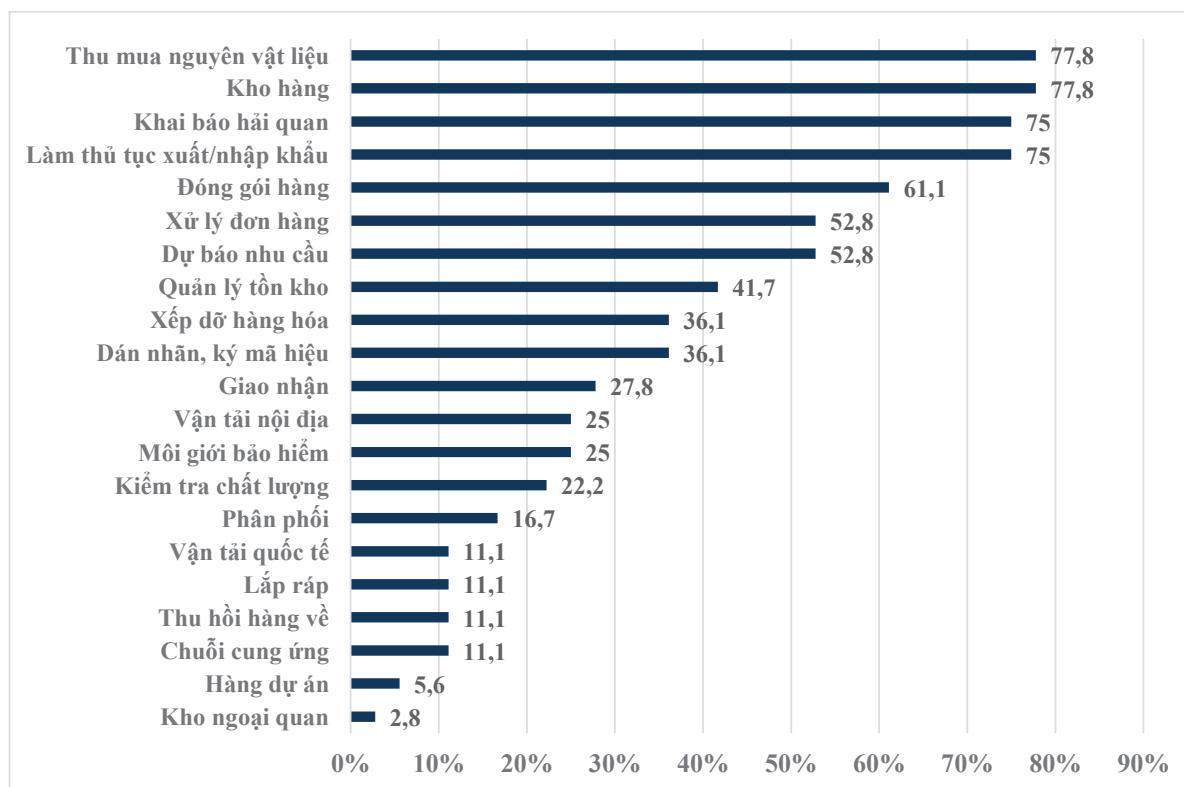


Nguồn: Survey data, WB logistics performance survey

TỶ LỆ THUÊ NGOÀI DỊCH VỤ LOGISTICS



CÁC HOẠT ĐỘNG LOGISTICS KHI DOANH NGHIỆP TỰ THỰC HIỆN



Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 8/2018

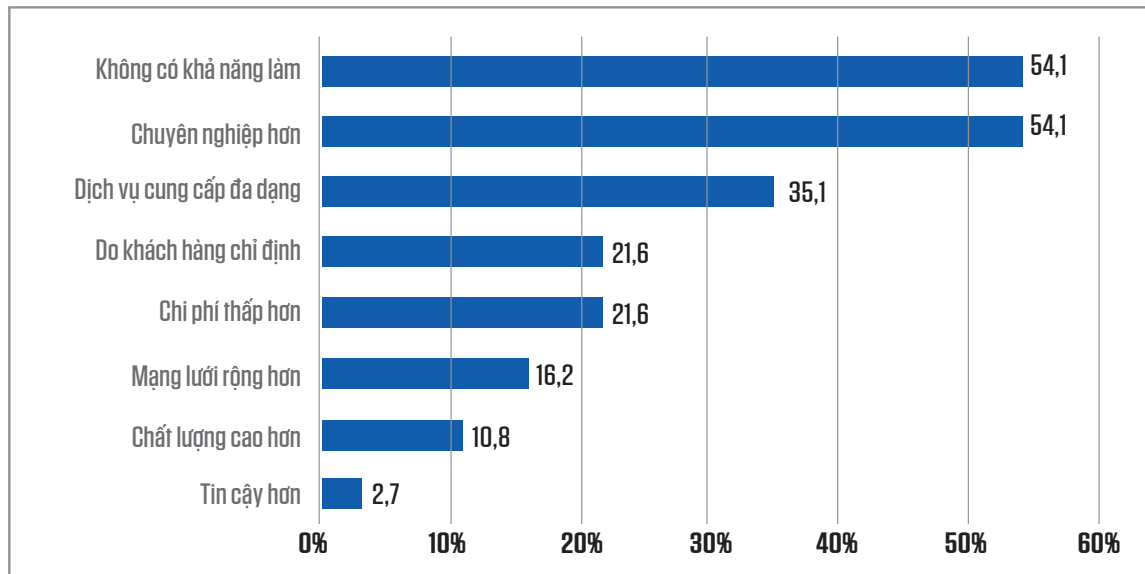
Trong số những doanh nghiệp trả lời phỏng vấn, công tác vận tải đa phần được thuê ngoài, trừ những công ty có khả năng đầu tư và có đội ngũ quản lý đội xe chuyên nghiệp mới quyết định tự làm dịch vụ này để chủ động công việc. Theo khảo sát, có hai lý do chính để một số công ty sản xuất vẫn chưa quyết định thuê ngoài toàn bộ dịch vụ logistics đó là quy trình nghiệp vụ bị gián đoạn nếu thuê ngoài (54,8%) và chi phí thuê ngoài cao (41,9%), bên cạnh đó mối lo ngại cơ rò rỉ thông tin (32,3%) cũng làm cho chủ hàng e ngại khi thuê ngoài dịch vụ logistics.

Các dịch vụ logistics doanh nghiệp thuê ngoài

Các công ty thường chọn song song kết hợp tự làm và thuê ngoài để đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh hiệu quả và đáp ứng yêu cầu của thị trường; điển hình là dịch vụ kho hàng có 100% công ty chọn thuê ngoài. Vận tải nội địa và vận tải quốc tế cũng là hai dịch vụ có mức độ thuê ngoài cao lần lượt là 73% và 70,3% (Hình dưới). Các công ty logistics nội địa cũng là lựa chọn hàng đầu của 52,8% công ty chủ hàng trong khi có 30,6% công ty chủ hàng lựa chọn cả công ty logistics nội địa và nước ngoài, điều đó cho thấy sự tin tưởng lựa chọn các nhà cung cấp dịch vụ logistics nội địa.

Trên cơ sở đó, VLA xác định tỷ lệ thuê ngoài (outsourcing) của ngành dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay là khoảng 60% - 70%.

LÝ DO THUÊ NGOÀI DỊCH VỤ LOGISTICS

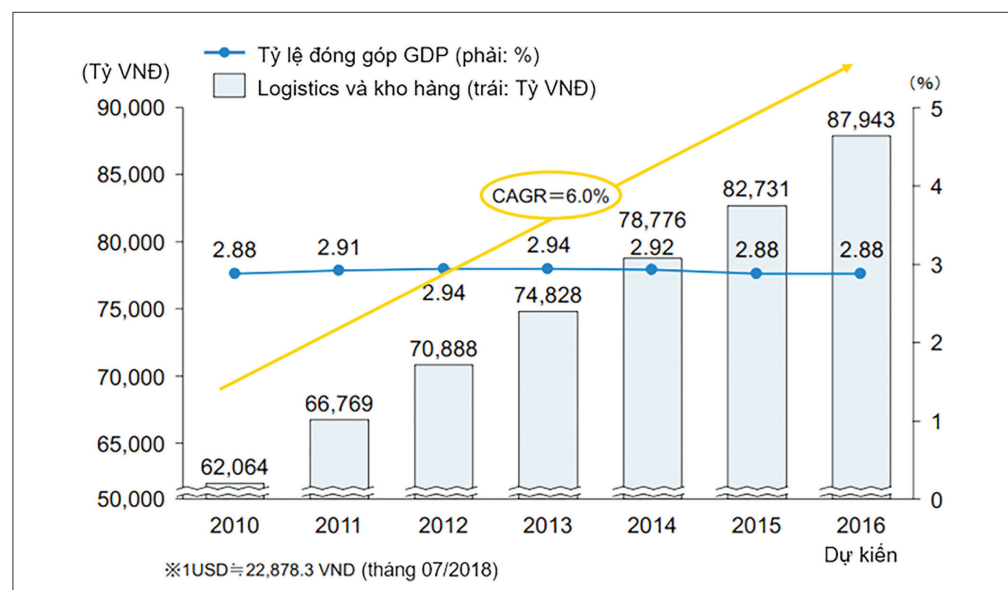


Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 8/2018

V. ĐÓNG GÓP CỦA NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VÀO GDP

Theo Niên giám thống kê năm 2017, Doanh thu thuần sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp Vận tải, kho vận, 2017 là 591.977 tỷ đồng VN, và ước tính chiếm khoảng 3,5% trong cơ cấu tổng sản phẩm trong nước theo giá hiện hành và theo một số thành phần kinh tế quan trọng, do đó có thể kết luận rằng, dù doanh thu ngành logistics ngày càng tăng cao nhưng tỷ lệ đóng góp vào GDP của ngành vẫn còn rất hạn chế.

Theo tính toán của Viện Nghiên cứu NOMURA, Nhật Bản dưới đây, hoạt động vận tải và kho bãi của Việt Nam đóng góp vào GDP 2016 là 2,88%. Thị trường logistics và kho bãi của Việt Nam phát triển vững chắc và đạt 4 tỷ USD trong năm 2016. Giá trị thị trường không bao gồm thị trường logistics nội bộ của các nhà sản xuất, phân phối và bán lẻ.



CAGR: “Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm tổng hợp” để nghiên cứu

(Nguồn: Viện Nghiên cứu NOMURA, Nhật Bản - Ông Takahiro Wakana)

Như vậy, trong thực tế, nếu như có các số liệu chính thức được tính toán một cách đầy đủ bao gồm nguồn thu từ hoạt động cảng, từ hoạt động logistics chưa được chủ hàng thuê ngoài và từ hoạt động gom hàng lẻ xe tải tư nhân cá thể cũng như hoạt động giao hàng xe máy chặng cuối, thì chắc chắn cơ cấu của ngành logistics trong tổng sản phẩm trong nước (GDP) sẽ cao hơn rất nhiều. Theo ước tính của VLA/VLI thì có thể đóng góp lên tới khoảng 4-5% GDP trong năm 2017 và sẽ đóng góp cao hơn nữa cho GDP quốc gia vào 2025.

VI. LỢI NHUẬN CỦA CÁC DOANH NGHIỆP HOẠT ĐỘNG TRONG NGÀNH LOGISTICS TẠI VIỆT NAM

Thống kê dưới đây thể hiện vai trò đóng góp lợi nhuận của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi của cả nước.

Lợi nhuận trước thuế của doanh nghiệp vận tải, kho bãi

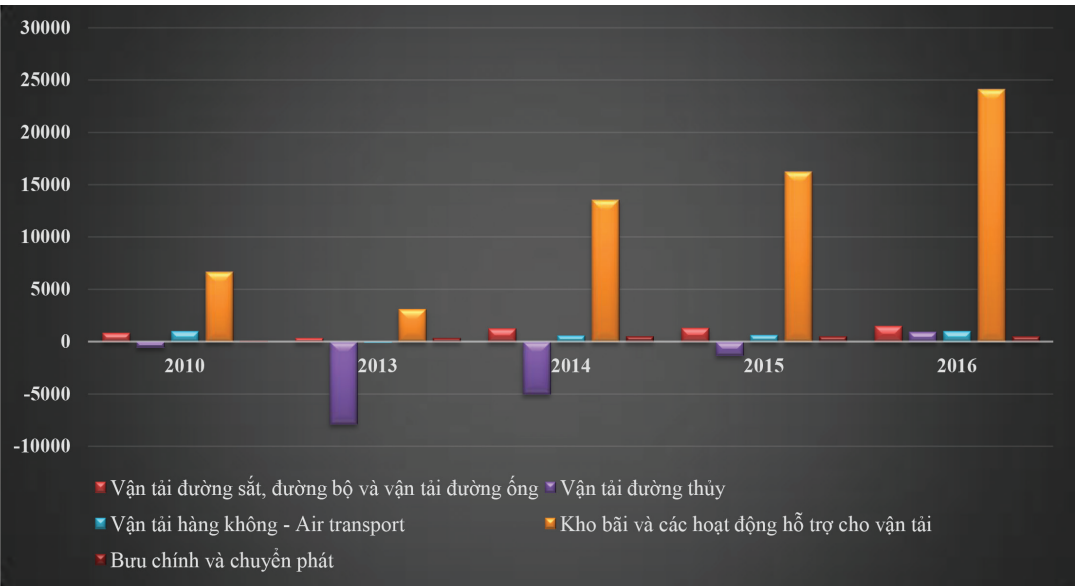
ĐV: Tỷ đồng

VẬN TẢI, KHO BÃI	2010	2013	2014	2015	2016	DỰ BÁO 2017
Vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống	866	372	1280	1326	1533	1326
Vận tải đường thủy	-538	-7875	-5006	-1311	959	-1311
Vận tải hàng không - Air transport	1015	-93	606	657	1021	657
Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	6704	3137	13586	16274	24149	16274
Bưu chính và chuyển phát	114	373	529	522	529	522

Nguồn: Niên giám thống kê 2017 và VLI dự báo năm 2017 dựa vào phương pháp trung bình nhân

Lợi nhuận trước thuế của doanh nghiệp vận tải - kho bãi và dịch vụ hỗ trợ

ĐV: Tỷ đồng



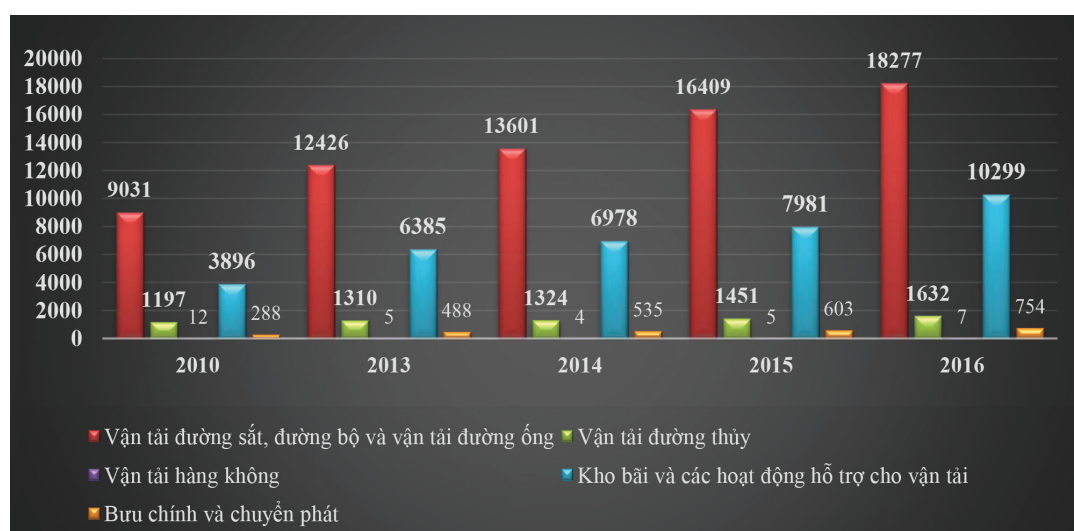
Nguồn: Niên giám thống kê năm 2017

VII. SỐ LƯỢNG DOANH NGHIỆP CUNG CẤP DỊCH VỤ LOGISTICS CỦA VIỆT NAM

I. Số doanh nghiệp đang hoạt động kinh doanh ngành vận tải - kho bãi và dịch vụ hỗ trợ

Trong số trên 70% có trụ sở ở khu vực TP. Hồ Chí Minh, khoảng 15% tổng số doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam là hội viên của Hiệp hội VLA nhưng đại diện trên 60% thị phần cả nước. Trong số các hội viên VLA có nhiều doanh nghiệp logistics hàng đầu trong ngành như: Tân cảng Sài Gòn, Gemadept, Transimex, Sotrans, Indotrans, TBS Logistics, Bắc Kỳ Logistics, U&I Logistics, Vinafco... Hầu hết các công ty trong danh sách 25 công ty giao nhận lớn nhất và 50 công ty logistics lớn nhất toàn cầu theo doanh thu đều có hoạt động tại Việt Nam như DHL, FedEx, UPS, Damco, Schenker, Nippon Express, Kintetsu World Express, CJ Logistics, Logwin...

Có khoảng 30 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam. Các doanh nghiệp lớn như: DHL, FedEx, UPS, Maersk Logistics, APL Logistics, Schenker, Nippon Express, KWE, CJ Logistics, KMTC Logistics, Log Win... Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics nước ngoài và các công ty cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia tại Việt Nam là một bộ phận quan trọng trong việc phát triển thị trường logistics Việt Nam, trong điều kiện Việt Nam hội nhập kinh tế thế giới ngày càng sâu rộng.



Nguồn: Niên giám thống kê năm 2017

SỐ DOANH NGHIỆP ĐANG HOẠT ĐỘNG TẠI THỜI ĐIỂM 31/12/2016 THEO QUY MÔ VỐN

NGÀNH	TỔNG SỐ DOANH NGHIỆP	DƯỚI 0,5 TỶ ĐỒNG	TỪ 0,5 ĐẾN DƯỚI 1 TỶ ĐỒNG	TỪ 1 ĐẾN DƯỚI 5 TỶ ĐỒNG	TỪ 5 ĐẾN DƯỚI 10 TỶ ĐỒNG	TỪ 10 ĐẾN DƯỚI 50 TỶ ĐỒNG	TỪ 50 ĐẾN DƯỚI 200 TỶ ĐỒNG	TỪ 200 ĐẾN DƯỚI 500 TỶ ĐỒNG	TỪ 500 TỶ ĐỒNG
Vận tải, kho bãi	30.969	2.388	2.683	13.547	5.299	5.458	1.146	264	184
Vận tải đường sắt, đường bộ và vận tải đường ống	18.277	835	1.175	8.414	3.651	3.538	547	89	28
Vận tải đường thủy	1.632	65	52	437	297	527	178	47	29
Vận tải hàng không	7						1	2	4
Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	10.299	1.357	1.358	4.331	1.268	1.350	398	117	120
Bưu chính và chuyển phát	754	131	98	365	83	43	22	9	3
Tỷ lệ %/tổng số doanh nghiệp		7,71	8,66	43,74	17,11	17,62	3,7	0,85	0,59

Nguồn: Niên giám thống kê năm 2017

Quy mô về vốn tính đến năm 2016 là khá nhỏ cụ thể là số lượng doanh nghiệp có số vốn hoạt động dưới 10 tỷ chiếm hơn 77% và chỉ có 0,59% số doanh nghiệp có số vốn hoạt động trên 500 tỷ đồng. Theo Nghị định 39/2018/NĐ-CP hướng dẫn Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa ban hành có hiệu lực từ ngày 11/03/2018 thì số doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ trong lĩnh vực vận tải, kho bãi và các dịch vụ hỗ trợ cho vận tải, bưu chính chuyển phát chiếm đến 94,84%.

SỐ DOANH NGHIỆP ĐANG HOẠT ĐỘNG TẠI THỜI ĐIỂM 31/12/2016 THEO QUY MÔ LAO ĐỘNG

	DƯỚI 5 NGƯỜI	5-9 NGƯỜI	10-49 NGƯỜI	50-199 NGƯỜI	200-299 NGƯỜI	300-499 NGƯỜI	500-999 NGƯỜI	1000-4999 NGƯỜI	5000 NGƯỜI
Tổng cộng	12.025	8.400	8.781	1.385	152	114	74	32	6
Vận tải sắt, bộ và ống	5.724	5.659	5.976	741	73	54	37	10	3
Vận tải thủy	341	385	719	154	14	11	6	2	
Vận tải không	1	0	2		1		1	1	1
Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ cho vận tải	5.563	2.182	1.947	470	55	42	25	13	2
Bưu chính và chuyển phát	396	174	137	20	9	7	5	6	

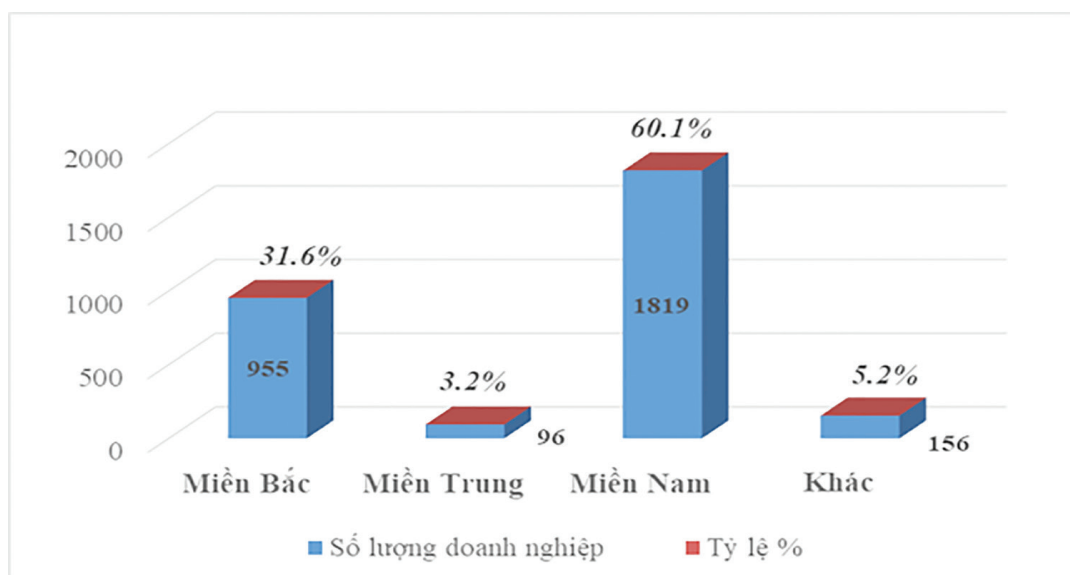
Nguồn: Niên giám thống kê năm 2017

Có thể thấy rõ các doanh nghiệp logistics có số lượng nhân sự dưới 5 người chiếm đến 38,83%, doanh nghiệp có số lượng nhân sự dưới 50 người chiếm đến hơn 94%. Rất ít doanh nghiệp (khoảng 0,5%) có quy mô lao động từ 500 nhân viên trở lên.

2. Tình hình về địa bàn phân bố các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam

Theo Cơ sở dữ liệu quốc gia về đăng ký doanh nghiệp, tính đến hết tháng 03/2018, cả nước có 296.469 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh trong các ngành, nghề liên quan đến lĩnh vực logistics, tập trung chủ yếu ở khu vực có hệ thống cảng, đường bộ thuận lợi: Đồng bằng sông Hồng (38,8%), tiếp theo là Đông Nam bộ (33,8%), Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung (14,2%), Trung du và miền núi phía Bắc (5,6%), Đồng bằng sông Cửu Long (5,2%) và cuối cùng là Tây nguyên (2,4%). Trong khi khu vực miền Nam có số lượng doanh nghiệp chiếm hơn 60% thì có đến 54% doanh nghiệp tập trung tại TP. Hồ Chí Minh.

Trên cơ sở nghiên cứu của VLA/VLI tiến hành trong tháng 08/2018, như đã nêu ở mục này và 5.8 dưới đây cũng như tình hình thực tế của thị trường dịch vụ hiện nay và thống kê số lượng doanh nghiệp căn cứ theo Quyết định 10/2017/QĐ-TTg, đã được thay thế bằng Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg ngày 06/07/2018 của Thủ tướng Chính phủ Ban hành Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam, VLA đã tính toán con số các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics quốc tế và trong nước của Việt Nam năm 2018 là khoảng 4.000 doanh nghiệp.



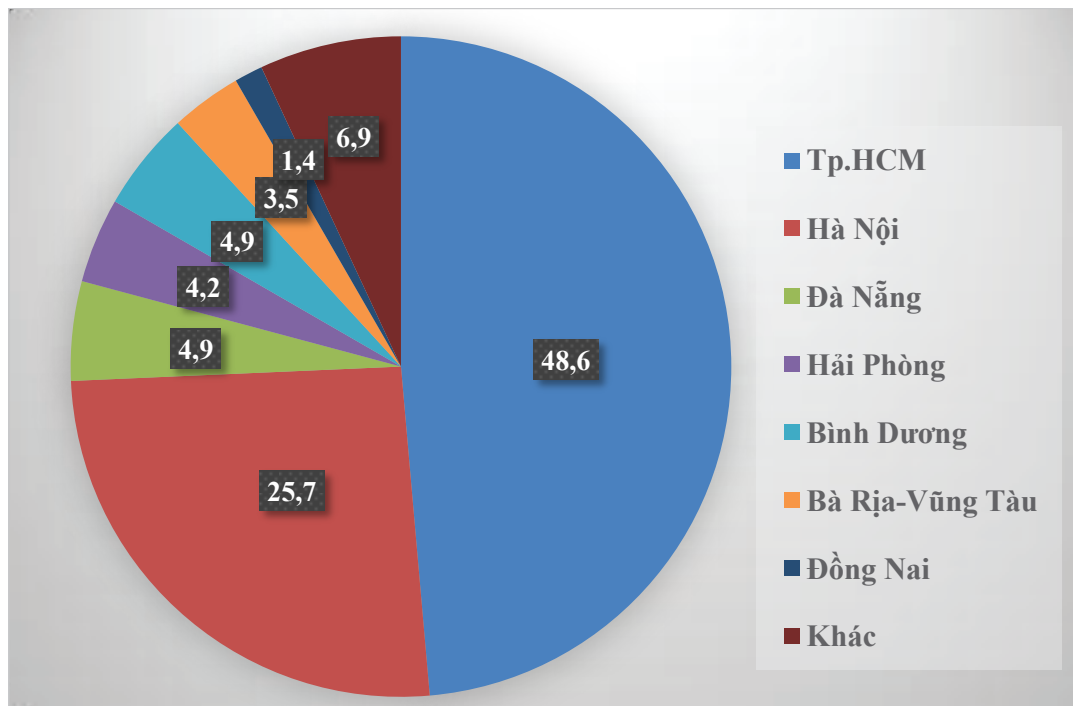
Nguồn: VLI tổng hợp từ số liệu của Trung tâm hỗ trợ nghiệp vụ đăng ký kinh doanh (thuộc Cục quản lý đăng ký kinh doanh - Bộ Kế hoạch và Đầu tư), năm 2017

VIII. CÁC LOẠI HÌNH, HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS CỦA VIỆT NAM HIỆN NAY

1. Thông tin chung

Trong thời gian hơn ba tháng tiến hành khảo sát, nhóm nghiên cứu của VLA/VLI đã thực hiện phiếu khảo sát trên 166 doanh nghiệp (trong đó có 148 LSP và 18 chủ hàng) và phỏng vấn trực tiếp 10 chủ hàng, trên phạm vi cả nước. Với số lượng phiếu khảo sát và phỏng vấn trực tiếp trên được coi là số lượng mẫu lý tưởng cho các cuộc khảo sát, đảm bảo kết quả khảo sát một cách khách quan và phản ánh tương đối đúng tình hình hoạt động thực tế hiện nay. Các doanh nghiệp đến từ khu vực TP. Hồ Chí Minh chiếm tỷ trọng lớn với 48,6%. Đứng ở vị trí thứ hai là các doanh nghiệp Hà Nội chiếm 25,7%, còn lại là các khu vực Đà Nẵng, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu chiếm khoảng 5% mỗi khu vực, đây là những địa bàn tập trung nhiều khu công nghiệp và khu chế xuất với các hoạt động xuất nhập khẩu nguyên vật liệu và hàng hóa, đồng thời cũng là khu vực được lựa chọn để tiến hành hoạt động phân phối hàng hóa cho các khu vực lân cận xung quanh.

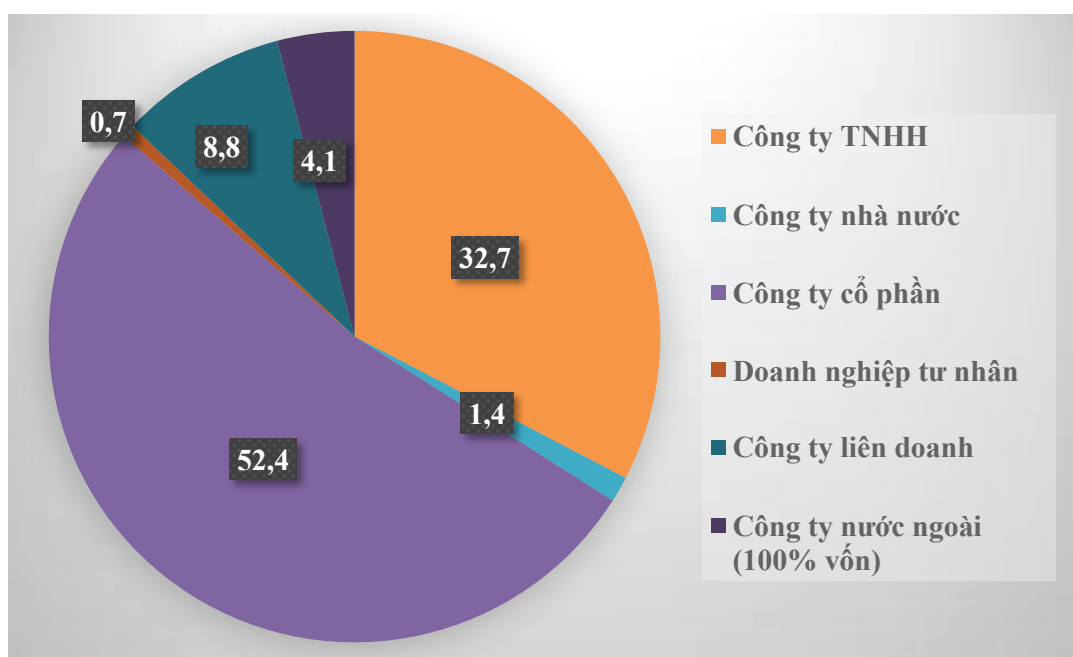
PHÂN BỐ KHU VỰC CÓ TRỤ SỞ CHÍNH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP LOGISTICS ĐƯỢC KHẢO SÁT



Nguồn: Nghiên cứu của VLA/VLI

2. Về loại hình doanh nghiệp tham gia khảo sát

Trong số các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics (LSP) tham gia vào cuộc khảo sát có hơn một nửa là công ty cổ phần chiếm 52,4%, công ty TNHH chiếm 32,7% và công ty liên doanh chiếm 8,8%, còn lại là các doanh nghiệp khác chiếm tổng tỷ trọng dưới 7% gồm có công ty nước ngoài (4,1%), công ty nhà nước (1,4%) và doanh nghiệp tư nhân (0,7%).



3. Các lĩnh vực hoạt động logistics chính

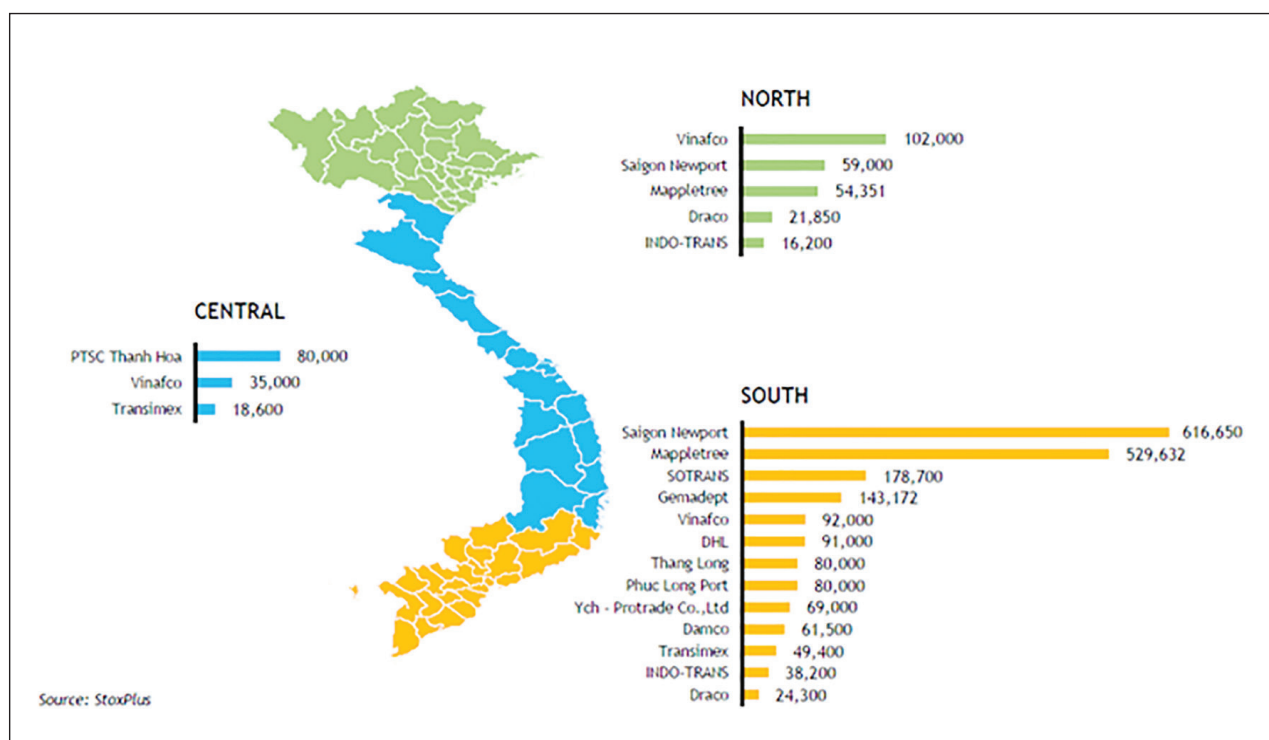
Trong số các doanh nghiệp tham gia khảo sát, lĩnh vực kinh doanh dịch vụ logistics chiếm tỷ trọng cao nhất 52%. Điều này cho thấy nhóm nghiên cứu đã tập trung khảo sát dựa trên các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ kinh doanh chính là logistics và giao nhận, nhằm thu thập được các kết quả đúng đắn, phản ánh đúng tình hình kinh doanh và cung cấp dịch vụ thực tế trên thị trường hiện nay.

Dịch vụ kho bãi hướng phục vụ các đối tượng đến từ khu vực bán lẻ và hàng hóa xuất nhập khẩu. Mạng dịch vụ kho bãi, ngoài kho CFS và ICD có thể được chia làm bốn loại chính, phục vụ cho các nhóm đối tượng khách hàng khác nhau, bao gồm kho thường, kho ngoại quan, trung tâm phân phối (Distribution Center - DC) và kho lạnh (coldchain). Theo thống kê của StockPlus, thì tổng diện tích của các trung tâm phân phối là khoảng 3.000.000 m². Đối với hệ thống kho lạnh, tổng sức chứa là 450.000 pallets và 155 kho ngoại quan.

Dịch vụ kho lạnh là một dịch vụ tiềm năng vì Việt Nam là một nước nông nghiệp và có nhiều sản phẩm thuộc chuỗi lạnh, tươi, sống chưa có dịch vụ tương xứng. Hiện có khoảng 20 hệ thống kho lạnh được quản lý chuyên nghiệp ở phía Nam, 40 - 50 ở khu vực phía Bắc và nhiều kho nhỏ, lẻ do các công ty sản xuất sở hữu. Dịch vụ kho bãi có tốc độ gia tăng nhanh, tỷ lệ lợi nhuận cao trong chuỗi dịch vụ logistics. Hơn 70% diện tích kho bãi nằm ở khu vực phía Nam. Các công ty cung cấp dịch vụ kho chủ yếu bao gồm:

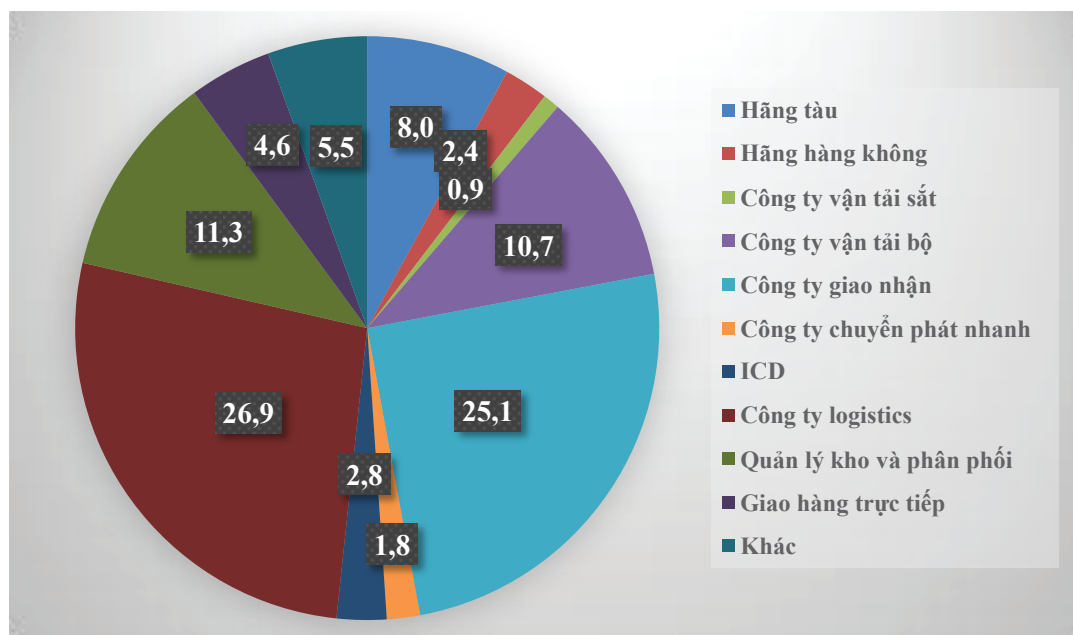
- Khu vực phía Nam: Tân Cảng Sài Gòn, Mapletree, Sotrans, Gemadept, Vinafco, DHL, Thăng Long, Cảng Phúc Long, YCH - Protrade, Damco, Transimex, IndoTrans Logistics, Draco,...
- Khu vực phía Bắc: Vinafco, Tân Cảng Sài Gòn, Mapletree, Draco, IndoTrans Logistics,...

Tân Cảng Sài Gòn với tổng diện tích 675.000 m² kho, bao gồm kho CFS, kho ngoại quan, kho bách hóa và trung tâm phân phối đang là nhà cung cấp dịch vụ kho - bãi lớn nhất cả nước, trong đó phải kể đến các Trung tâm Tân Cảng Sóng Thần với diện tích kho là 205.000m², Tân Cảng Long Bình có diện tích kho là 156.000 m².



Biểu đồ Kho hàng chính hiện nay. (Nguồn STARPLUS)

LĨNH VỰC HOẠT ĐỘNG CHỦ YẾU CỦA DOANH NGHIỆP CUNG CẤP DỊCH VỤ LOGISTICS

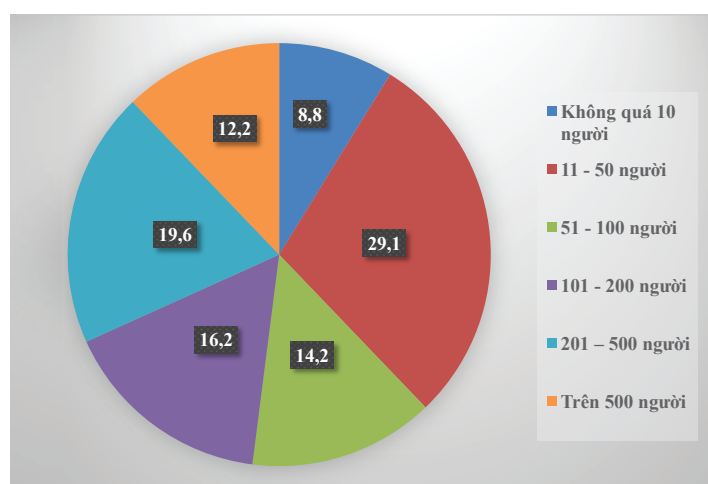


Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

Doanh thu hàng năm

Doanh thu trung bình hàng năm từ cung cấp dịch vụ logistics của các doanh nghiệp tiến hành khảo sát: Nhóm doanh thu từ trên 10 tỷ VNĐ đến 100 tỷ VNĐ chiếm 40,6%, đây là nhóm doanh thu thấp nhất trong bảng khảo sát, điều này cho thấy doanh thu của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics còn chưa cao do nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan như các dịch vụ cung cấp còn hạn chế, chưa đa dạng, dịch vụ giá trị gia tăng thấp, chất lượng dịch vụ không cao. Đứng thứ hai là nhóm doanh thu không quá 10 tỷ VNĐ và doanh thu từ trên 100 tỷ VNĐ đến 300 tỷ VNĐ chiếm tỷ trọng lần lượt là 18,2% và 16,8%. Các doanh nghiệp có doanh thu từ trên 500 tỷ VNĐ đến 1000 tỷ VNĐ đứng vị trí thứ 3 với tỷ trọng 11,9% và cuối cùng là các doanh nghiệp doanh thu từ trên 300 tỷ VNĐ đến 500 tỷ VNĐ và trên 1000 tỷ VNĐ chiếm tỷ trọng dưới 10%.

QUY MÔ NHÂN SỰ CỦA CÁC DOANH NGHIỆP LOGISTICS



Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 8/2018

4. Nguồn nhân lực logistics

Nhân lực logistics đóng góp một phần quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam, tuy nhiên vì nhiều lý do yếu tố này còn bị hạn chế bởi quy mô về số lượng và chất lượng của nguồn nhân lực không đáp ứng được nhu cầu của thị trường. Trong số các doanh nghiệp nhóm nghiên cứu tiến hành khảo sát, có đến 29,1% doanh nghiệp có số lượng lao động từ 11-50 người. Đứng ở vị trí thứ hai là nhóm doanh nghiệp có quy mô lao động từ 201 - 500 người chiếm 19,6%, trong khi đó nhóm

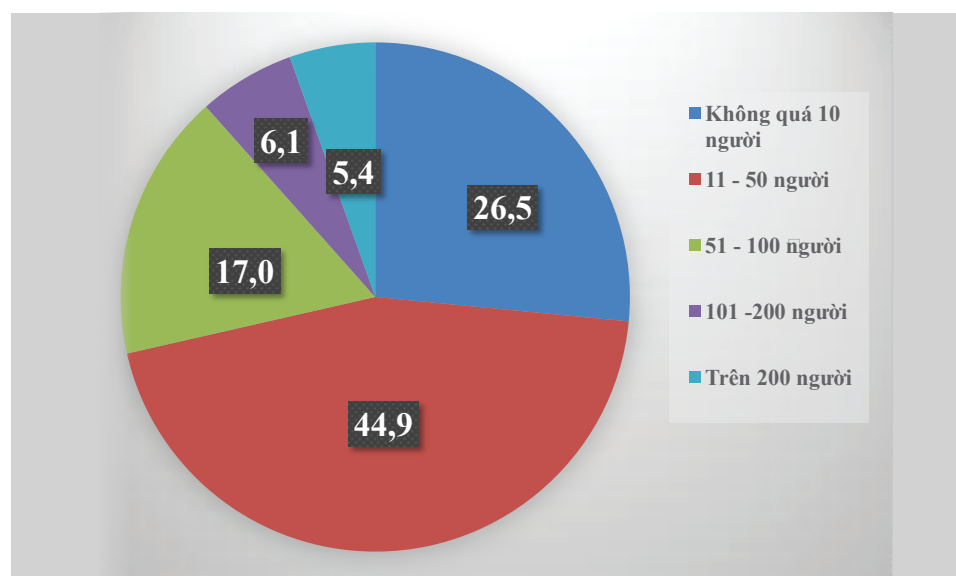
doanh nghiệp có quy mô từ 51 - 100 và 101 - 200 chiếm tỷ trọng tương đối bằng nhau, lần lượt là 14,2% và 16,2%. Nhóm doanh nghiệp chiếm tỷ trọng thấp gồm có doanh nghiệp có quy mô lớn trên 500 người chiếm 12,2% và doanh nghiệp tư nhân, nhỏ có quy mô nhân sự ít hơn 10 người chiếm 8,8%.

5. Đánh giá về tình hình nhân sự

Về trình độ chuyên môn và các kỹ năng của nhân viên, qua kết quả khảo sát cho thấy trên 45% nhân viên có trình độ chuyên môn và kinh nghiệm làm việc được đánh giá ở mức tốt, như vậy có thể thấy chất lượng nguồn nhân lực đảm bảo về mặt chuyên môn nghiệp vụ và kinh nghiệm làm việc của các doanh nghiệp logistics Việt Nam về cơ bản là đảm bảo nhưng vẫn còn nhiều hạn chế trong việc chiêu mộ nguồn nhân lực logistics chất lượng cao. Kết quả khảo sát về trình độ IT và khả năng ngoại ngữ chỉ có khoảng 29% số nhân viên được đánh giá tốt và trên 41% được đánh giá mức khá, điều này dẫn đến khả năng làm việc trong môi trường quốc tế của người lao động được đánh giá ở mức tốt là 29,5% và mức khá là 33,6%. Kỹ năng mềm đối với ngành dịch vụ logistics bao gồm rất nhiều các kỹ năng như thương lượng, đàm phán ký kết hợp đồng logistics,

soạn thảo văn bản, kỹ năng làm việc nhóm, giải quyết vấn đề,... kết quả khảo sát cho thấy tỷ lệ được đánh giá tốt và khá là gần như tương đồng chiếm khoảng 38%. Tuy vậy, nhu cầu tuyển dụng thêm nhân sự trong 5 năm tới của các doanh nghiệp không nhiều, cụ thể nhu cầu tuyển dụng thêm từ 11 - 50 người chiếm 44,5% như vậy trung bình mỗi năm đa phần doanh nghiệp muốn tuyển thêm khoảng 10 người, việc tuyển thêm không quá 10 người trong 5 năm chiếm 26,4% tức là mỗi năm chỉ tuyển thêm

NHU CẦU VỀ NHÂN SỰ CỦA CÁC DOANH NGHIỆP LOGISTICS TRONG 5 NĂM TỚI



Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

không quá 2 người. Chỉ có 16,9% số doanh nghiệp được khảo sát có nhu cầu tuyển dụng thêm từ 51 - 100 người trong 5 năm tới, tức là tuyển thêm khoảng trên 10 người mỗi năm. Số doanh nghiệp có nhu cầu tuyển dụng trên 100 người và trên 200 người trong 5 năm chiếm tỷ trọng khiêm tốn khoảng 5%.

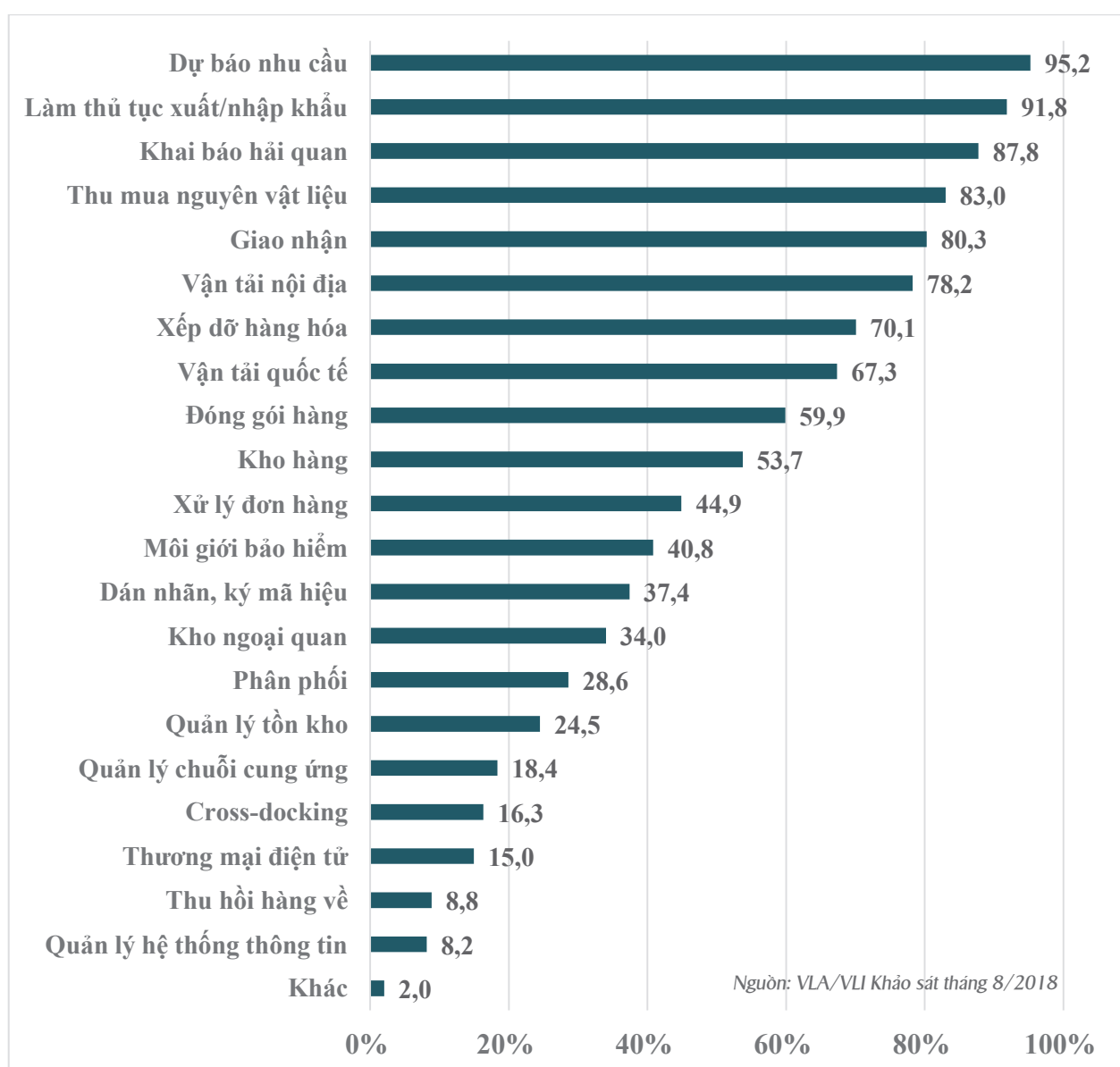
IX. THỰC TRẠNG CUNG CẤP DỊCH VỤ LOGISTICS

1. Các dịch vụ logistics đang được cung cấp

Theo kết quả khảo sát, dịch vụ dự báo nhu cầu và làm thủ tục xuất/nhập khẩu được các doanh nghiệp logistics cung cấp là hai dịch vụ chiếm tỷ trọng cao nhất trên 90%. Nhóm dịch vụ được cung cấp chiếm trên 80% gồm có khai báo hải quan, thu mua nguyên vật liệu và giao nhận hàng hóa, vận tải nội địa (78,2%), xếp dỡ hàng hóa (70,1%) và vận tải quốc tế (67,3%), môi giới bảo hiểm (40,8%). Có thể thấy đây là các dịch vụ logistics cơ bản và truyền thống, chiếm một tỷ trọng tương đối cao. Các dịch vụ liên quan đến hoạt động kho hàng và phân phối chiếm tỷ trọng dao động từ khoảng 25% đến trên 50%, cụ thể đóng gói hàng (59,9%), kho hàng (53,7%), xử lý đơn hàng (44,9%), dán nhãn ký mã hiệu (37,4%), kho ngoại quan (34%), phân phối (28%) và quản lý tồn kho 24,5%. Như vậy có thể thấy, thực tế hiện nay các doanh nghiệp logistics Việt

Nam đang cung cấp các dịch vụ mà 3/4 trong số đó là các dịch vụ liên quan đến vận chuyển, kho bãi, xếp dỡ hàng hóa và khai báo hải quan, đây được coi là những hoạt động cơ bản của 3PL. Các dịch vụ quản lý chuỗi cung ứng, cross docking, thương mại điện tử đều chiếm tỷ trọng khiêm tốn dưới 20%, thậm chí thu hồi hàng về và quản lý hệ thống thông tin chiếm tỷ trọng dưới 10%, chưa đáp ứng được nhu cầu cũng như sự kỳ vọng của thị trường logistics nhiều tiềm năng.

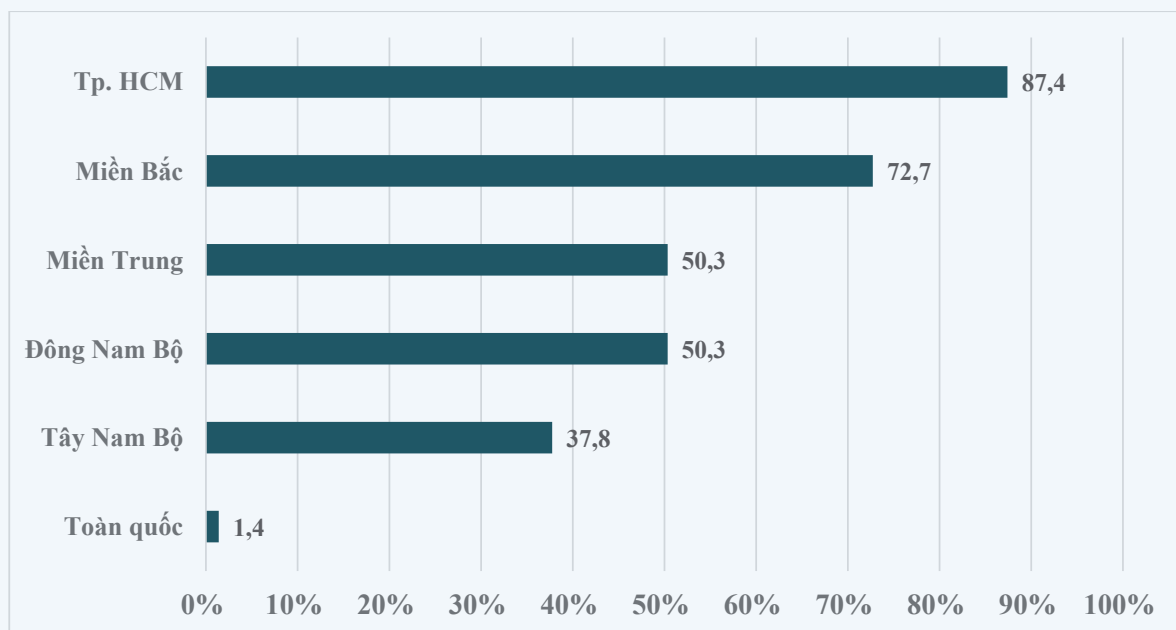
NHỮNG LOẠI HÌNH DỊCH VỤ LOGISTICS DOANH NGHIỆP ĐANG CUNG CẤP



2. Thị trường phục vụ và kế hoạch mở rộng thị trường

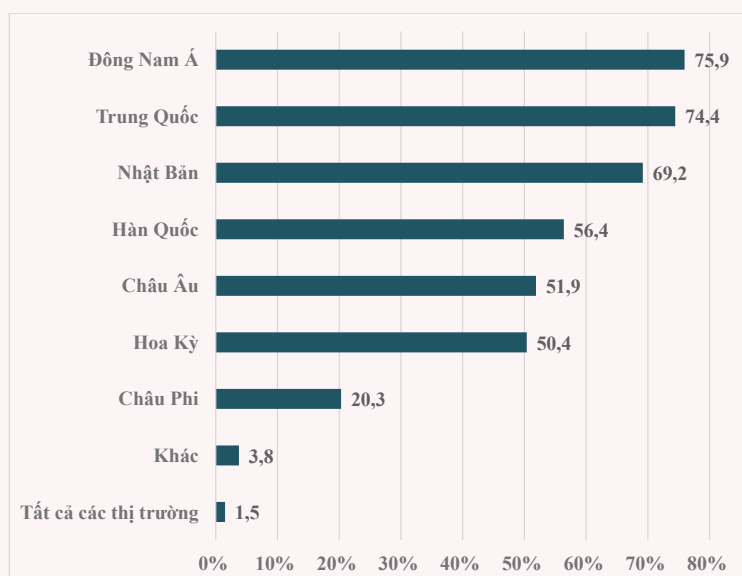
Theo cuộc khảo sát, thị trường phục vụ nội địa của các doanh nghiệp logistics hiện nay chủ yếu tập trung tại TP. Hồ Chí Minh với 87,4% doanh nghiệp được hỏi hiện đang phục vụ cho khách hàng và miền Bắc (72,7%), nơi được xem là hai thị trường kinh tế năng động và phát triển nhất cả nước, tập trung nhiều doanh nghiệp sản xuất, giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu chiếm tỷ trọng cao trong cả nước.

THỊ TRƯỜNG PHỤC VỤ CỦA DOANH NGHIỆP LOGISTICS - THỊ TRƯỜNG NỘI ĐỊA



Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 8/2018

THỊ TRƯỜNG PHỤC VỤ CỦA DOANH NGHIỆP LOGISTICS - THỊ TRƯỜNG XUẤT KHẨU



Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

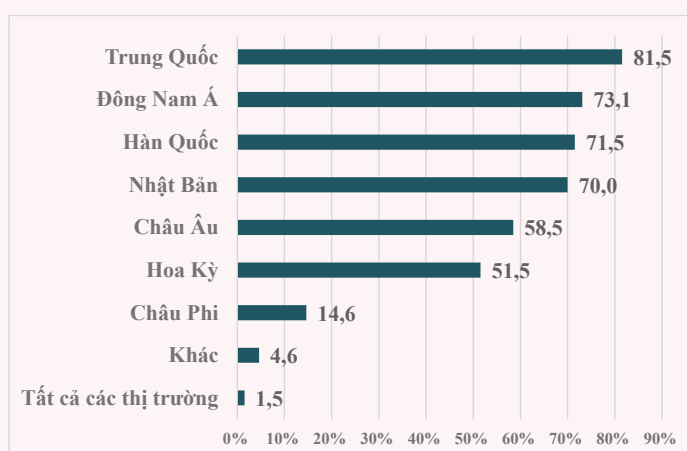
Đối với thị trường quốc tế, hiện có xấp xỉ khoảng 75% doanh nghiệp logistics đang cung cấp các dịch vụ logistics hàng xuất khẩu cho khách hàng tại thị trường Đông Nam Á và Trung Quốc.

Thị trường Nhật Bản chiếm tỷ trọng 69,2% trong khi số doanh nghiệp phục vụ cho khách hàng có hàng hóa xuất khẩu Hàn Quốc và châu Âu đạt 56,4% và 51,9%, thị trường Hoa Kỳ chiếm 50,4%. Ngoài ra còn có thị trường châu Phi 20,3% và một số thị trường khác chiếm tỷ trọng dưới 5%. Điều này hoàn toàn đúng với tình hình xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam trong giai đoạn hiện nay.

Đối với thị trường nhập khẩu, có đến 81,5% doanh nghiệp hiện đang cung cấp dịch vụ logistics cho hàng hóa nhập khẩu từ thị trường Trung Quốc, Đông Nam Á là 73,1%, Hàn Quốc 71,5%, Nhật Bản 70%, châu Âu và Hoa Kỳ dao động trong khoảng trên 50%, thị trường châu Phi chiếm 14,6%, còn lại là các thị trường khác chiếm 4,6%. Tỷ lệ này là phù hợp với kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam hiện nay.

Có thể nói, đối với thị trường quốc tế, hoạt động xuất nhập khẩu đều tập trung tại các thị trường quan trọng, lớn của Việt Nam như Trung Quốc, Đông Nam Á, Hàn Quốc, Nhật Bản, châu Âu và Hoa Kỳ.

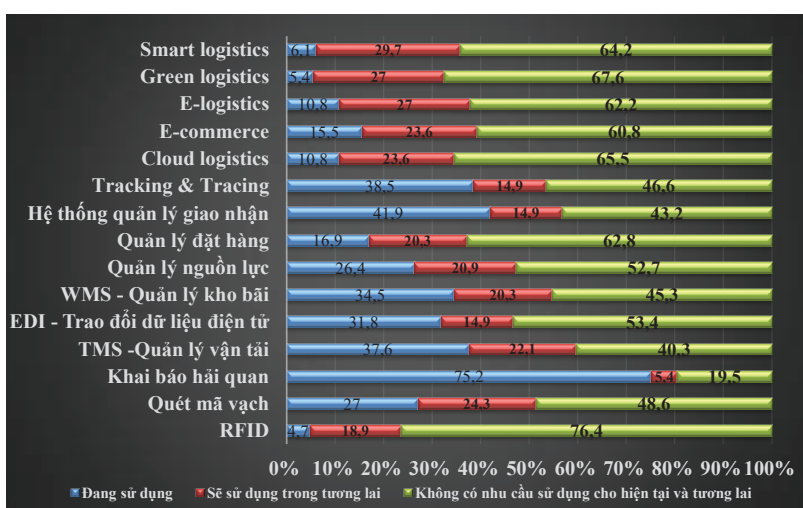
THỊ TRƯỜNG PHỤC VỤ CỦA DOANH NGHIỆP LOGISTICS - THỊ TRƯỜNG NHẬP KHẨU



Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

3. Ứng dụng công nghệ thông tin

Theo kết quả khảo sát của nhóm nghiên cứu, trên 30% (đây là một tỷ lệ không thật sự cao) các ứng dụng công nghệ thông tin hiện đang được sử dụng tại các doanh nghiệp logistics là các ứng dụng cơ bản như tracking and tracing, hệ thống quản lý giao nhận, kho bãi, trao đổi dữ liệu điện tử, quản lý vận tải và khai báo hải quan (được ứng dụng nhiều nhất 75,2% đến 100%).



Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

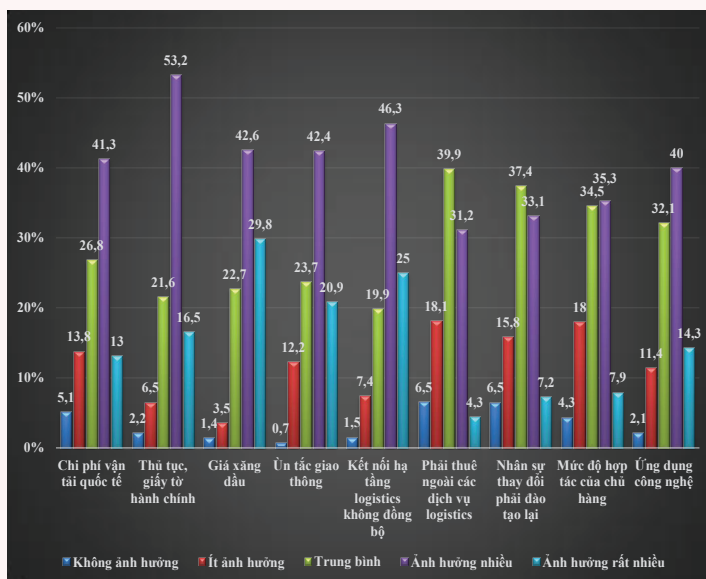
TÌNH HÌNH ỨNG DỤNG CNTT VÀ XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA DOANH NGHIỆP LOGISTICS

4. Chi phí logistics

Theo kết quả của cuộc khảo sát, trên 40% ý kiến cho rằng chi phí vận tải quốc tế (41,3%), thủ tục giấy tờ hành chính (53,2%), giá xăng dầu (42,6%), ùn tắc giao thông (42,4%), kết nối hạ tầng logistics không đồng bộ (46,3%) và ứng dụng công nghệ (40%) ảnh hưởng nhiều đến việc tăng chi phí logistics, trong khi đó chỉ có yếu tố giá xăng dầu được đánh giá ảnh hưởng rất nhiều là 29,8%, còn các yếu tố khác cùng mức đánh giá ảnh hưởng rất nhiều đều dưới 25%.

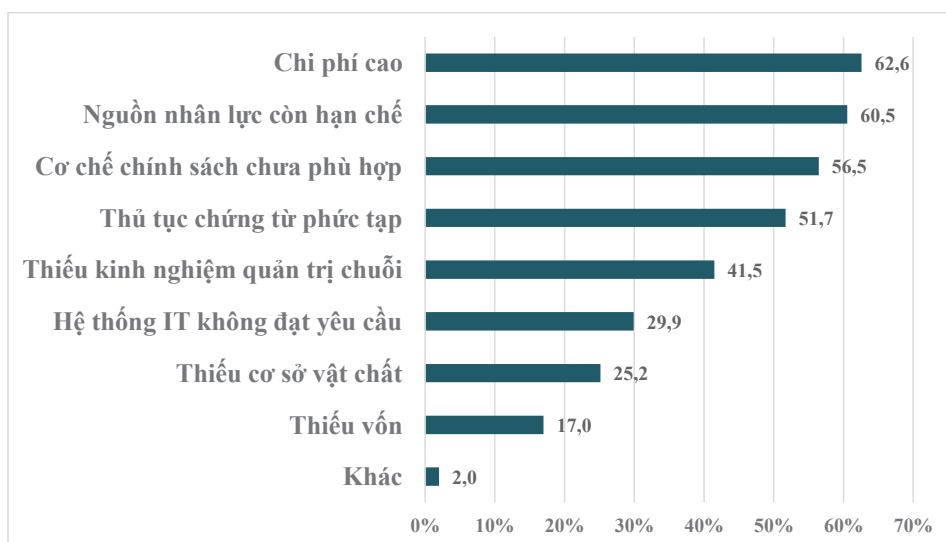
Mức độ hợp tác của chủ hàng không chỉ trong việc ký kết hợp đồng, phối hợp và hỗ trợ doanh nghiệp logistics hoàn thành dịch vụ của mình mà còn trong quá trình giải quyết các sự cố phát sinh cũng là một yếu tố làm gia tăng chi phí logistics.

MỨC ĐỘ ẢNH HƯỞNG CỦA CÁC YẾU TỐ LÀM TĂNG CHI PHÍ LOGISTICS



Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

5. Khó khăn của doanh nghiệp khi cung cấp dịch vụ logistics



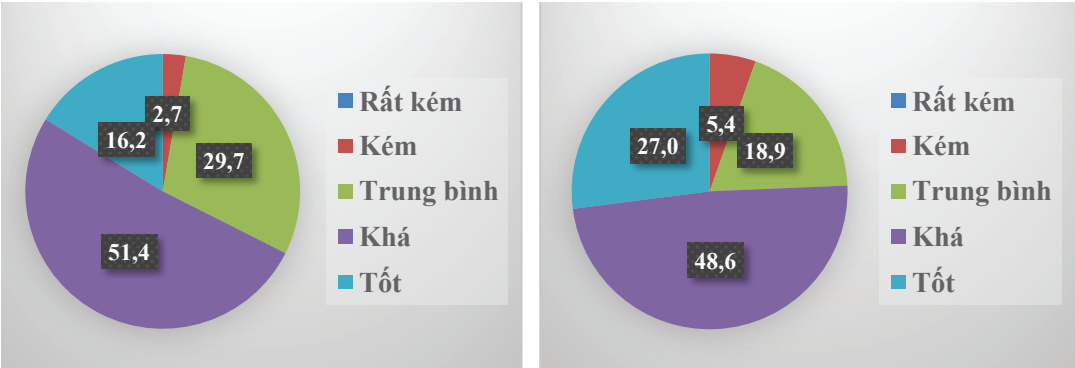
Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

6. Đánh giá chất lượng dịch vụ logistics của các nhà cung cấp dịch vụ

Nguồn nhân lực:

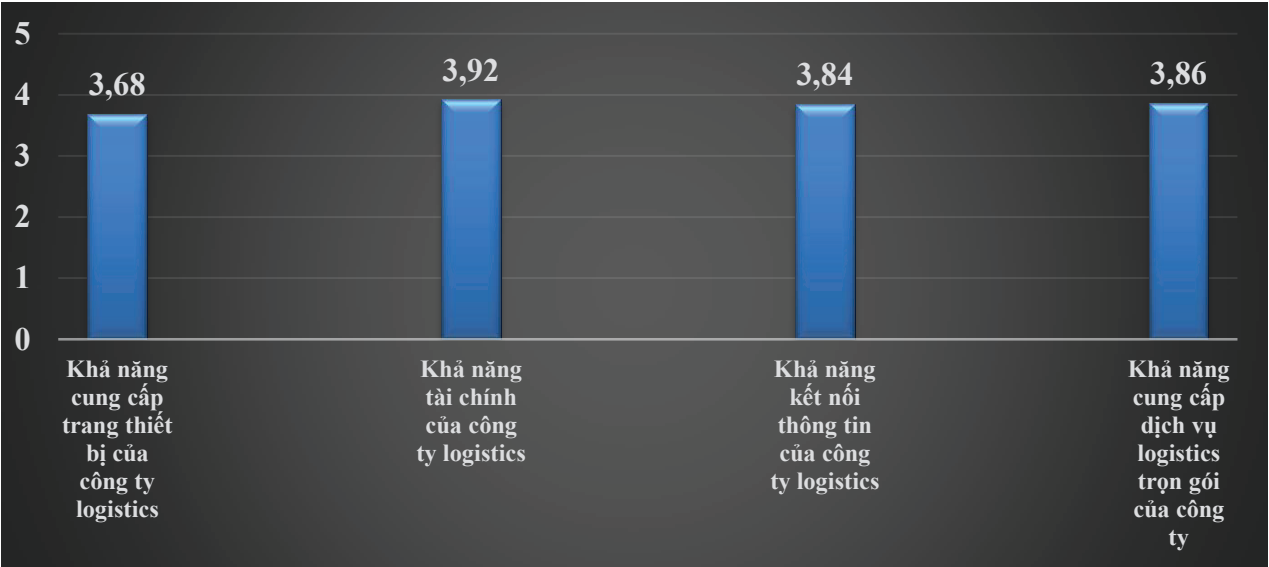
Với đánh giá của các bên sử dụng dịch vụ logistics đối với bên cung cấp dịch vụ theo thang điểm từ 1 đến 5 - từ rất kém đến tốt, không có doanh nghiệp nào đánh giá đối tác cung cấp dịch vụ đạt điểm rất kém. Trên 65% kết quả nhận được về đánh giá trình độ nhân viên của doanh nghiệp logistics đạt mức khá và tốt. Đánh giá về sự hợp tác và nhiệt tình của nhân viên logistics khi thực hiện các yêu cầu của công ty ở mức khá tốt đạt trên 75%.

ĐÁNH GIÁ VỀ TRÌNH ĐỘ CHUYÊN MÔN (TRÁI) VÀ SỰ HỢP TÁC VÀ NHIỆT TÌNH CỦA NHÂN VIÊN LOGISTICS KHI THỰC HIỆN CÁC YÊU CẦU (PHẢI)



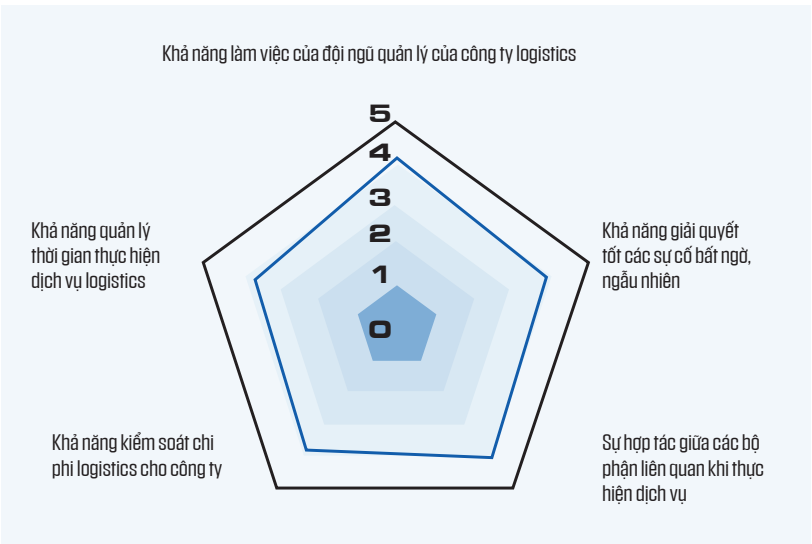
Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

ĐÁNH GIÁ NGUỒN LỰC CỦA CÔNG TY LOGISTICS

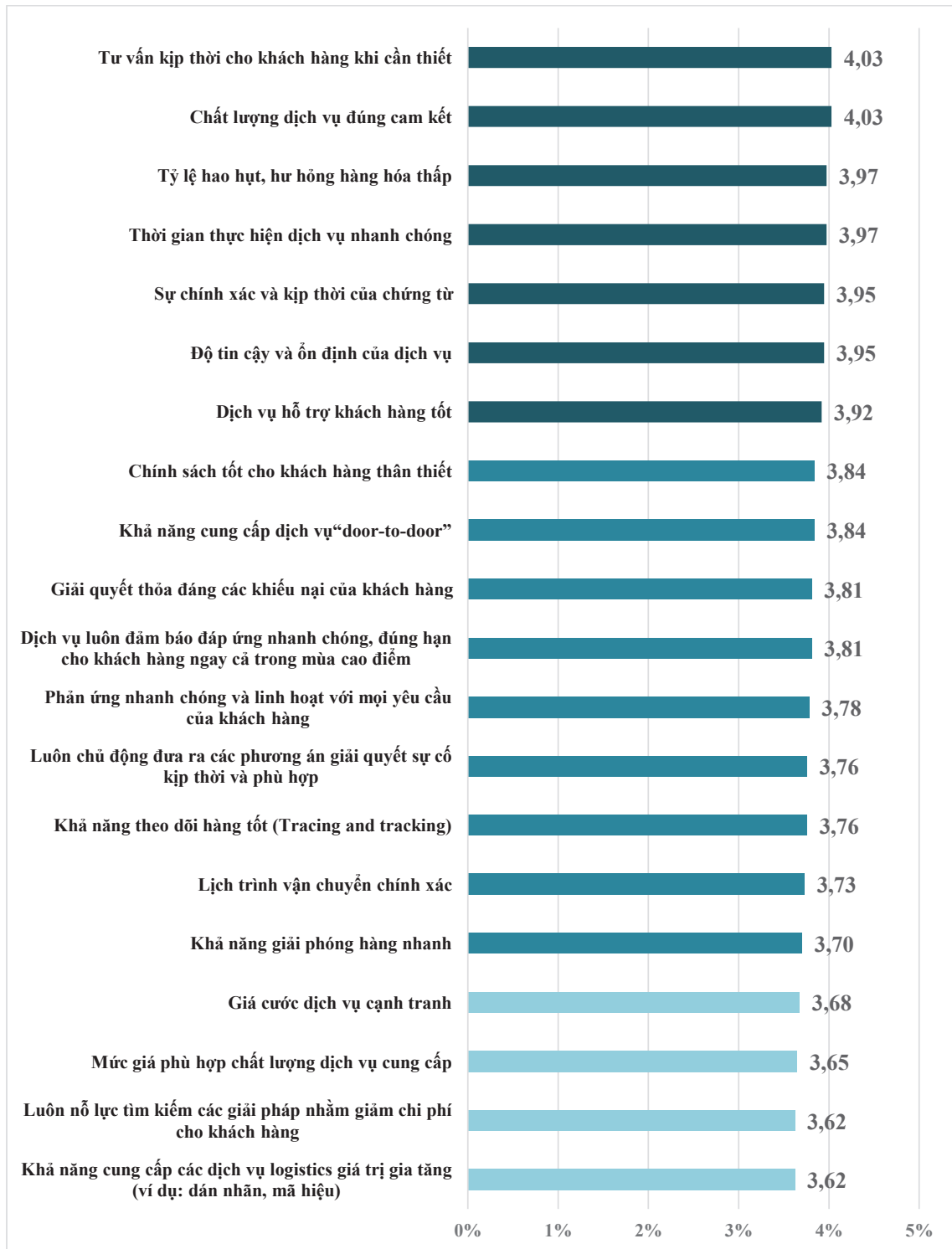


Nguồn: VLA/VLI Khảo sát tháng 08/2018

ĐÁNH GIÁ NĂNG LỰC QUẢN LÝ



ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN DỊCH VỤ (THANG ĐIỂM 5)



Khi được hỏi đánh giá về kết quả thực vụ dịch vụ của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics về 20 tiêu chí theo thang điểm 1 đến 5, kết quả phản hồi cho thấy tất cả các tiêu chí đều được đánh giá trên mức trung bình (điểm 3). Trong đó, 2 tiêu chí được đánh giá trên mức khá, đó là Tư vấn kịp thời khi cần thiết và Chất lượng dịch vụ đúng cam kết. Tỷ lệ hao hụt, hàng hóa hư hỏng thấp; Thời gian thực hiện nhiệm vụ nhanh chóng; Sự chính xác và kịp thời của chứng từ; Độ tin cậy và ổn định của dịch vụ; Dịch vụ hỗ trợ khách hàng là những tiêu chí được đánh giá ở mức cận khá.





Ngành dịch vụ logistics Việt Nam đã được Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XII xác định là một “ngành dịch vụ giá trị gia tăng cao” và phải “hiện đại và mở rộng” dịch vụ logistics. Ngành dịch vụ logistics đã có nhiều chuyển biến tích cực sau khi có Quyết định 200/QĐ-TTg, ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ “Về phê duyệt Chương trình hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025”. Các Bộ, ngành và địa phương, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và VLA đã có các kế hoạch triển khai thực hiện Quyết định 200 và thu được kết quả bước đầu đáng khích lệ. Nhiều hội nghị, hội thảo, đặc biệt là “Hội nghị toàn quốc về logistics - Các giải pháp giảm chi phí, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông vận tải”, ngày 16/04/2018 tại Hà Nội do Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc chủ trì đã thể hiện quyết tâm của Đảng và Nhà nước Việt Nam trong việc phát triển ngành dịch vụ logistics nước ta. Theo LPI 2018 của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam đã tăng 25 bậc lên 39/160 nước được khảo sát, so với 64 bậc năm 2016.

Tiếp đà phát triển mạnh mẽ của ngành dịch vụ logistics thế giới và của Việt Nam năm 2017, dự kiến năm 2018 và năm tiếp theo ngành dịch vụ logistics Việt Nam sẽ tiếp tục phát triển, tuy

nhien trong điều kiện có nhiều biến động về chính trị và kinh tế của thế giới sẽ ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics thế giới nói chung và của Việt Nam nói riêng.

1. Đó là “Chiến tranh thương mại” (CTTM) đang bùng phát và tác động mạnh mẽ đến các quốc gia, đến các doanh nghiệp. Hiện nay thế giới đã diễn ra các cuộc CTTM khác nhau, trong đó nổi bật là Mỹ - Trung Quốc, Mỹ - Đồng minh (EU), Phương Tây - Nga, Mỹ - Iran... do Mỹ khởi xướng với tính chất là rất rộng trên các lĩnh vực Thương mại, Tiền tệ và Khoa học công nghệ, ngoài mục đích chính trị và triển vọng kết thúc là khó lường. Vấn đề đặt ra là hiểu rõ tính chất, nguyên nhân, tác động và cách ứng phó chung và từng lĩnh vực, trong đó có lĩnh vực logistics. Tác động mạnh đến hoạt động thương mại toàn cầu, làm cho GDP của thế giới giảm, xáo trộn thị trường tiền tệ, tác động đến giá cả, giá dầu tăng vọt, qua đó làm cho thế giới phải cơ cấu lại đối tác, thị trường, thể chế đa phương có thể sẽ phải điều chỉnh. Tình hình trên sẽ tác động đến sự phát triển kinh tế và thương mại của Việt Nam, qua đó tác động trực tiếp đến ngành dịch vụ logistics. Vì vậy, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics phải có biện pháp thích ứng, đảm bảo cho việc kinh doanh không bị động và tiếp tục phát triển.

2. Giá nhiên liệu sẽ tăng cao, theo đó sẽ làm gia tăng chi phí vận tải (chi phí nguyên liệu chiếm khoảng 40% chi phí vận tải đường bộ - Theo Báo cáo Hiệp hội VATA, tháng 10/2018), nhân tố chính trong chi phí dịch vụ logistics, ảnh hưởng trực tiếp gia tăng chi phí logistics.

3. Cách mạng công nghiệp 4.0 tác động mạnh mẽ đến ngành dịch vụ logistics. Công nghệ logistics mới sẽ tác động đến hình thái kinh doanh logistics của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, yêu cầu phải khoa học và sáng tạo.

4. Giải quyết nguồn nhân lực logistics chất lượng cao trong điều kiện ứng dụng công nghệ mới vào ngành dịch vụ logistics đặt ra cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics Việt Nam, chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ, một yêu cầu cấp bách nếu muốn nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ cạnh tranh, năng suất lao động và giảm chi phí logistics.

5. Các nước ASEAN đã ký Gói cam kết thứ 10 thực hiện Hiệp định Khung ASEAN về Thương mại dịch vụ (AFAS) (ngày 29/08/2018 tại Singapore), theo đó dịch vụ logistics trong ASEAN sẽ được tự do hóa mạnh mẽ hơn. Sáng kiến liên kết Trung Quốc - Singapore (CCI) Hành lang vận tải phía Nam kết nối với các nước ASEAN và châu Âu bằng đường bộ, đường biển và đường sắt sẽ thúc đẩy logistics khu vực phát triển và tăng tính cạnh tranh hơn đối với Việt Nam.

Trong tình hình đó, với chức năng là Hiệp hội ngành nghề, đại diện cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, trên cơ sở của QĐ200, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam xin có các khuyến nghị có tính ngắn hạn, trung hạn và dài hạn đến năm 2030 nhằm giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam, góp phần vào việc phát triển và nâng cao khả năng cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước và thời kỳ hội nhập quốc tế sâu rộng cũng như góp phần làm tăng thị phần của ngành dịch vụ trong GDP. Các khuyến nghị dưới đây có tính định hướng, Hiệp hội sẽ có những đề xuất cụ thể khi triển khai thực hiện.

I. PHÁT TRIỂN VIỆT NAM THÀNH MỘT TRUNG TÂM DỊCH VỤ LOGISTICS KHU VỰC ASEAN VÀO NĂM 2025

Việt Nam có lợi thế về địa chính trị, nằm trên đường hàng hải quan trọng của thế giới chiếm khoảng 85% vận chuyển hàng hóa Đông Tây, nối liền Trung Quốc lục địa với các nước ASEAN. Hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển chủ yếu bằng đường biển. Việt Nam có mạng đường bộ, đường không và đường sắt nối liền các nước trong khu vực GSM, ASEAN và châu Âu. Kinh tế phát triển với tốc độ GDP cao, năm 2017 là 6,81%. Theo Cục XNK, Bộ Công thương đến tháng 10/2018, Việt Nam đã ký kết và đang đàm phán (05) 17 Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới (FTA), trong đó đang thực hiện 10 FTA. Trong 17 FTA có hai Hiệp định quan trọng là Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định châu Âu - Việt Nam (EVFTA) với việc giảm thuế quan mức tối đa sẽ thúc đẩy mạnh



mẽ hàng hóa xuất nhập khẩu, sản xuất và đầu tư, qua đó tạo tiền đề cả về hàng hóa và kết cấu hạ tầng giao thông vận tải và logistics, giúp cho ngành dịch vụ logistics phát triển nhanh chóng. Hiện nay, theo LPI của WB, Việt Nam đang đứng thứ ba trong các nước ASEAN (sau Singapore và Thái Lan) và thứ 2 trong GMS, sau Thái Lan.

Vì vậy, với quyết tâm chính trị cao, Việt Nam có thể trở thành một trung tâm logistics của khu vực ASEAN vào năm 2025.

II. ĐỂ THỰC HIỆN NHIỆM VỤ ĐÓ, VIỆT NAM CẦN XÂY DỰNG NGAY CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN LOGISTICS ĐẾN NĂM 2030

Với mục tiêu và kế hoạch hành động toàn diện và cụ thể trên 4 lĩnh vực của hệ thống logistics Việt Nam, trên cơ sở Kế hoạch hành động theo Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017. Hiện nay, Việt Nam chưa có một chiến lược phát triển logistics cho nên hạn chế việc phát triển bền vững ngành dịch vụ logistics trong thời kỳ hội nhập quốc tế sâu rộng. Nhiều nước trong khu vực đã xây dựng và thực hiện có kết quả chiến lược phát triển logistics, qua đó giúp phát triển mạnh mẽ ngành dịch vụ logistics của các nước này.

III. TĂNG CƯỜNG THỂ CHẾ QUẢN LÝ NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS

Về cơ bản, hiện nay hệ thống pháp luật của nước ta liên quan đến logistics tương đối hoàn chỉnh. Vấn đề cần thiết là đảm bảo tính minh bạch, bình đẳng và nhất quán từ Trung ương đến địa phương trong quá trình thực thi, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động, kinh doanh dịch vụ logistics.

Bên cạnh thể chế quản lý ngành dịch vụ logistics, Chính phủ cần quan tâm phát triển mạnh tính thống nhất chung. Khuyến nghị Ủy ban chỉ đạo quốc gia 1899 thêm chức năng quản lý, điều phối hoạt động logistics, qua đó sẽ góp phần tạo nhiều thuận lợi cho thương mại. Đây

mạnh hoạt động Một cửa quốc gia để thúc đẩy sự tham gia đồng loạt của nhiều Bộ, ngành khác nhau hướng đến tạo thuận lợi thương mại tối đa cho doanh nghiệp và ngành dịch vụ logistics. Đề xuất Chính phủ quan tâm đến chính sách cụ thể để khuyến khích các doanh nghiệp dịch vụ logistics ứng dụng công nghệ cao; Chính phủ xem xét các chính sách dành quỹ đất cho quy hoạch phát triển hạ tầng logistics, tránh chuyển đổi đất nông nghiệp thành bất động sản thu hẹp không gian hoạt động của các hạ tầng logistics. Là một trong 4 trụ cột quan trọng của hệ thống logistics, thể chế cần hướng đến những chính sách tiên phong có tầm nhìn để tạo ra lợi thế cạnh tranh trong thu hút đầu tư nước ngoài như mô hình Khu thương mại tự do, Khu kinh tế mở tại các Trung tâm logistics lớn của cả nước như Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng. Cần chú trọng phát triển trước tiên hệ thống hạ tầng logistics và dịch vụ logistics chất lượng cao tại 3 Đặc khu kinh tế đã được hoạch định phát triển.

IV. TIẾP TỤC ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS, TRONG ĐÓ CHÚ TRỌNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VÀ ĐƯỜNG SẮT QUA ĐÓ PHÁT HUY TÍNH KẾT NỐI GIỮA CÁC PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI

Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đóng một vai trò cốt yếu trong việc phát triển dịch vụ logistics của nước ta. Hiện nay, kết cấu hạ tầng giao thông vận tải bước đầu đáp ứng yêu cầu hiện tại của ngành dịch vụ logistics với mạng lưới cảng biển, đường bộ, đường hàng không đã và đang được xây dựng, nổi bật là Cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải, Cảng Lạch Huyện và gần 1.000km đường cao tốc. Ngoài việc tiếp tục hoàn thiện hệ thống cảng biển gồm 6 khu vực cảng, xây dựng sân bay Long Thành, đường cao tốc Bắc - Nam từng giai đoạn, đường cao tốc Hà Nội - Viên Chăn... thì việc phát triển đường sắt Bắc - Nam tốc độ cao và đường thủy nội địa, nhất là khu vực Đồng bằng sông Hồng và sông Cửu Long có vai trò quan trọng trong việc phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam hiện nay và trong giai đoạn 2025 - 2030.

Đường thủy nội địa là hạ tầng giao thông quan trọng đã góp phần to lớn trong việc phát triển kinh tế của Việt Nam trải qua chiều dài lịch sử. Việt Nam hiện có 2.360 con sông, kênh lớn nhỏ với tổng chiều dài khoảng 41.900 km, mật độ bình quân 0,27 km²/1 km², có 124 cửa sông, là một nước có mật độ sông, kênh vào loại lớn trên thế giới.

Trong bối cảnh vận tải container ở nước ta đang ngày càng phát triển và vận tải đường bộ đang quá tải thì việc chuyên chở và trung chuyển hàng container bằng đường thủy nội địa là một trong những giải pháp vận tải tối ưu trong việc kết nối với các cảng biển chính quốc gia như Cảng TP. Hồ Chí Minh, Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, Cụm cảng Hải Phòng - Lạch Huyện. Vai trò điều phối container rộng đến các vùng sản xuất bằng đường thủy nội địa cũng đóng vai trò quan trọng. Vì vậy, Chính phủ cần chủ động xây dựng một Kế hoạch hành động phát triển vận tải thủy của cả nước, kết hợp vận tải thủy nội địa và vận tải biển, tận dụng năng lực của các hãng tàu nội địa và kết hợp với các hãng tàu quốc tế. Đưa thị phần vận tải thủy nội địa hiện nay khoảng 17,50 % lên khoảng 35% vào năm 2025.

Đường sắt Việt Nam hiện có tổng chiều dài 3.143km trong đó 2.531 km chính tuyến. Tiêu chuẩn kỹ thuật, kết cấu hạ tầng đường sắt nước ta còn ở mức thấp và lạc hậu do trong một thời gian dài vừa qua chưa được quan tâm đầu tư phát triển đúng mức. Vấn đề an toàn vận tải đường sắt đang nổi cộm. Vận tải hàng hóa bằng đường sắt mới chỉ chiếm 0,59% thị phần vận tải nội địa (2015). Trong kế hoạch cải tiến cơ cấu vận tải, Bộ GTVT dự kiến sẽ tăng lên 4,34% vào năm 2020. Hàng hóa liên vận quốc tế chủ yếu là đi/đến Trung Quốc, được chuyên chở trên các hành lang vận tải đường sắt như hành lang đường sắt khổ đường 1000mm: Côn Minh - Sơn Yếu (Trung Quốc) - Lào Cai (Việt Nam) - Hải Phòng; hành lang đường sắt 1435mm chuyên chở hàng hóa nhập chủ yếu từ Trung Quốc qua cửa khẩu Bằng Tường (Trung Quốc) - Đồng Đăng (Việt Nam) đến ga Yên Viên. Việt Nam cần phát triển tốt đường sắt liên vận quốc tế. Các hành trình chạy tàu container chuyên tuyến từ Việt Nam đi đến Moskva theo các hành trình, dự kiến thời gian sẽ từ 18 - 20 ngày đêm, nếu đi bằng đường biển sẽ mất từ 40 - 45 ngày đêm. Đây là một lợi thế không nhỏ của phương tiện vận tải đường sắt trong liên vận Việt Nam - Á - Âu.

Vì vậy, phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt là yêu cầu cấp thiết hiện nay. Trước hết Việt Nam thỏa thuận với Trung Quốc về điểm nối ray và xây dựng khoảng 7km (missing link) kết nối đường sắt Lào Cai với đường sắt Côn Minh. Phát triển đường sắt Bắc - Nam tốc độ cao không những thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động dịch vụ logistics nội địa mà còn cả hoạt động logistics quốc tế. Bên cạnh đó cần phát triển tuyến đường sắt nối với các cảng cửa ngõ quốc tế như Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện. Phát triển đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh nối với đường sắt Campuchia trong giai đoạn tiếp theo. Phát triển đường sắt sẽ thúc đẩy mạnh mẽ vận tải đa phương thức - xương sống của hoạt động logistics, thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực miền Trung và miền Nam Việt Nam khi nối với các cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải. Nhà nước cần tập trung nguồn lực và vốn để thực hiện kế hoạch trên từ nay đến năm 2025 và 2030. Phát triển đường sắt có cả ý nghĩa kinh tế và chính trị đối với Việt Nam.

Tính kết nối giữa các phương thức vận tải thể hiện ở các Trung tâm logistics. Các ngành, địa phương cần sớm tiến hành nghiên cứu để xúc tiến chi tiết QĐ1012 nhằm xác định vị trí, mô hình, công nghệ, đối tượng phục vụ chính của các Trung tâm logistics. Bên cạnh quy hoạch trung tâm logistics, cần song song quy hoạch các khu vực sản xuất và phân phối hàng hóa nằm tại các vị trí thuận lợi kết nối và đồng bộ với các Trung tâm logistics, cảng biển, sân bay. Học hỏi các mô hình tổ chức về cụm trung tâm logistics (với các tên gọi khác nhau như Logistics Cluster, Logistics Hub, Logistics Village, GVZ,...) của các nước tiên tiến như châu Âu (Đức, Hà Lan, Bỉ), lựa chọn vị trí chiến lược, chú trọng tính sẵn sàng kết nối đa phương thức đường bộ - đường thủy - đường sắt, trên cơ sở mô hình hợp tác công tư (Public Private Partnership - PPP) nhằm tối đa hóa hiệu quả của các cụm Trung tâm logistics và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia vào chuỗi giá trị logistics. Mô hình tổ chức phù hợp, trên nền tảng của hợp tác công tư với sự tham gia đầy đủ của các bên liên quan trong chuỗi giá trị logistics là điều kiện cần cho việc phát triển các nền tảng công nghệ tiên tiến mở với mức độ số hóa cao, nơi các bên liên quan chia sẻ dữ liệu, giúp cho hoạt động logistics trở nên minh bạch, xuyên suốt và hiệu quả hơn.

V. TẬP TRUNG PHÁT TRIỂN LOGISTICS ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Hiện nay Đồng bằng sông Cửu Long có khối lượng hàng hóa nông sản và thủy hải sản xuất khẩu chiếm khoảng 70% cả nước. Trong đó thủy hải sản có vai trò rất quan trọng trong kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam. Tuy nhiên, khu vực này chủ yếu dựa vào giao thông thủy, vận tải biển hạn chế vì không có cảng nước sâu, tàu biển có trọng tải lớn không vào làm hàng xuất trực tiếp. Hàng hóa xuất khẩu chủ yếu qua khu vực cảng TP Hồ Chí Minh và Cái Mép - Thị Vải bằng đường bộ, làm gia tăng chi phí logistics. Ví dụ, 01 tấn gạo phải mất thêm chi phí vận chuyển khoảng 10 USD.

Vì vậy, phát triển dịch vụ logistics là yêu cầu cấp thiết với phát triển kinh tế Đồng bằng sông Cửu Long. Trong đó trước mắt chú trọng vào việc phát triển các Trung tâm dịch vụ logistics, vận chuyển đường sông, đặc biệt là dây chuyền kho lạnh (cold chain storage) và trong tương lai gần là đường sắt. Hiện tại, các nhà đầu tư của Nhật Bản, Hàn Quốc rất quan tâm đầu tư dây chuyền kho lạnh và mặt hàng công nghệ cao trong khu vực này. Nhà nước cần có chính sách khuyến khích đầu tư, như ưu tiên đất xây dựng, chính sách thuế và cải tiến thủ tục đầu tư, thủ tục hải quan cho khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

Phát triển mạnh mẽ đường thủy nội địa khu vực Đồng bằng sông Cửu Long kết nối với khu vực TP. Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng tàu. Kết nối trung chuyển container giữa các trung tâm logistics khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long - Cảng chính TP. Hồ Chí Minh và Cái Mép - Thị Vải. Thay đổi thói quen tập quán Thương mại mua CIF/CPT Cần Thơ và bán FOB/FCA Cần Thơ thay vì mua CIF/CPT TP. Hồ Chí Minh và bán FOB/FCA TP. Hồ Chí Minh. Đồng thời có Chiến lược đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho khu vực Đồng bằng sông Cửu Long phục vụ cho việc quản lý dây chuyền cung ứng và dịch vụ logistics.

VI. ĐẦU TƯ ỨNG DỤNG KHOA HỌC CÔNG NGHỆ CAO VÀO NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS

Ngành dịch vụ logistics là một ngành mang tính quốc tế cao và ứng dụng nhanh tiến độ khoa học công nghệ vào các hoạt động logistics trong thời gian qua, như công nghệ vận chuyển và xếp dỡ hàng hóa nhất là hàng hóa container. Hiện nay, trên thế giới các nước phát triển đang từng bước thực hiện E-Logistics, green logistics, E-Documents... và ứng dụng công nghệ điện toán đám mây, công nghệ Block Chain... Trong điều kiện cách mạng công nghiệp 4.0, người ta đã bắt đầu ứng dụng trí tuệ nhân tạo hay robot vào thực hiện một số dịch vụ, như dịch vụ đóng hàng vào container hay dỡ hàng khỏi container, xếp dỡ hàng hóa trong kho, bãi...

Ứng dụng khoa học công nghệ cao vào ngành dịch vụ logistics đi đôi với việc phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là một trong những yếu tố góp phần làm cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam giảm chi phí, tăng năng suất lao động và nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ.

Hiện nay, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ nước ta ứng dụng công nghệ thông tin vào công việc hàng này còn ở trình độ thấp, chủ yếu là sử dụng phần mềm khai hải quan điện tử, công nghệ định vị xe, email và internet cơ bản,... Lý do chính là các doanh nghiệp vừa và nhỏ nên hạn chế về vốn đầu tư và nguồn nhân lực chuyên sâu về công nghệ thông tin còn yếu và thiếu, mặc dù 96% doanh nghiệp được điều tra vừa qua đều cho rằng công nghệ là nhân tố khác biệt tạo thuận lợi cạnh tranh cho doanh nghiệp.

VLA hiện đang nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ cao như Block Chain vào một số hoạt động logistics. VLA đang thực hiện việc nghiên cứu áp dụng đại trà e-DO (Giấy giao hàng điện tử) cho các lô hàng lẻ (LCL) và tham gia dự án e-B/L của Hiệp hội Giao nhận vận tải quốc tế FIATA. Tân Cảng Sài Gòn đang áp dụng thử nghiệm e-Port, e-DO với một vài hãng tàu.... Nhưng so với yêu cầu, ngành dịch vụ logistics Việt Nam còn tụt hậu xa so với thế giới về việc ứng dụng công nghệ cao.

Để ngành dịch vụ logistics Việt Nam ứng dụng khoa học công nghệ cao một cách có hiệu quả, bắt kịp trình độ logistics quốc tế, “tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại theo xu hướng hình thành ngành logistics trong cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0”, đề nghị Nhà nước có chính sách hỗ trợ một phần vốn đầu tư cho doanh nghiệp logistics và chính sách khuyến khích các doanh nghiệp công nghệ cao trong việc có hình thức cho thuê để các doanh nghiệp logistics không phải đầu tư lớn ban đầu cho công nghệ. Có chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics ứng dụng công nghệ cao phù hợp với điều kiện, yêu cầu cụ thể của Việt Nam, ưu đãi thúc đẩy các công ty công nghệ nghiên cứu ứng dụng cho ngành dịch vụ logistics. Hoàn thiện hệ thống Một cửa quốc gia, Một cửa ASEAN với sự tham gia tích cực của các Bộ, ngành qua đó tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa; xây dựng và phát triển Chính phủ điện tử hướng tới Chính phủ số và nền kinh tế số, cốt lõi là nhiệm vụ cung cấp dịch vụ công trực tuyến cấp độ cao cho người dân và doanh nghiệp.

Cần nhắc giao cho một cơ quan đầu mối Chính phủ như Bộ Công thương, Bộ Giao thông vận tải hoặc Bộ Khoa học Công nghệ, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam nghiên cứu và triển khai giải pháp nền tảng công nghệ cho dịch vụ logistics (logistics platform) phục vụ hiệu quả cho việc trao đổi dữ liệu giữa các bên liên quan, bao gồm các cơ quan chính phủ, các hãng tàu biển, các công ty logistics,... và cho quá trình số hóa ở phạm vi quốc gia.





VII. ĐẨY NHANH VIỆC ĐÀO TẠO PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC LOGISTICS CHẤT LƯỢNG CAO, SÁNG TẠO CHÌA KHÓA THÀNH CÔNG CỦA NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

Với đặc điểm công việc xuyên quốc gia lại trong một thị trường cạnh tranh gay gắt của thị trường dịch vụ và yêu cầu nguồn nhân lực trong điều kiện cách mạng công nghiệp 4.0 sắp tới, ngành dịch vụ Việt Nam đòi hỏi phải có nguồn nhân lực chất lượng cao cả về kỹ năng thực tế, kiến thức chuyên môn và trình độ tiếng Anh chuyên ngành logistics. Tuy nhiên, hiện nay nguồn nhân lực của ngành còn yếu và thiếu hụt cả về số lượng và chất lượng. Theo khảo sát của VLA năm 2016, chỉ tính riêng nguồn nhân lực cho các công ty cung cấp dịch vụ logistics từ nay đến năm 2030 sẽ cần đào tạo mới và bài bản khoảng 250.000 nhân sự.

Đối tượng cần đào tạo chia làm các nhóm: Các cán bộ quản lý tham gia vào việc hoạch định đường lối chính sách và quản lý trực tiếp chuyên ngành logistics; cán bộ lãnh đạo quản lý doanh nghiệp; cán bộ thừa hành công việc tại công sở và cán bộ làm công tác hiện trường. Nguồn nhân lực logistics chất lượng cao phải được đào tạo để không những đáp ứng yêu cầu trong nước mà còn làm việc được ở nước ngoài, nhất là trong Cộng đồng kinh tế ASEAN.

Chương trình đào tạo theo chương trình đào tạo quốc tế của FIATA, gồm 14 modules, kết hợp với chương trình AFFA - ASEAN, chương trình đào tạo nghề Au4Skills (Úc - Việt Nam). Ngoài ra là chương trình đào tạo tiếng Anh chuyên ngành Logistics. Phương thức đào tạo, ngoài việc các doanh nghiệp đào tạo tại chỗ, E-learning, tập trung vào đào tạo của các trường đại học và trung cấp nghề, đào tạo tại trường lớp kết hợp với đào tạo thực tế, đưa các chương trình khoa học công nghệ cao về logistics vào đào tạo tại các trường đại học. Cách đào tạo này phù hợp với yêu cầu của Cách mạng công nghiệp 4.0.

Triển khai đào tạo theo tinh thần đó, đến nay VLA đã tiến hành việc ký kết hợp tác về đào tạo với 12 Trường đại học và Học viện. Ngoài ra, VLA cũng tiến hành ký kết thỏa thuận hợp tác tập thể

giữa 11 Trường đào tạo với 18 doanh nghiệp logistics để trao đổi về yêu cầu đào tạo, số lượng nguồn nhân lực được yêu cầu, kết hợp lý thuyết với đào tạo thực tế tại doanh nghiệp.

Để tạo thuận lợi cho các trường đại học triển khai đào tạo ngành logistics, VLA đề nghị Bộ Giáo dục và Đào tạo có quy định mã ngành đào tạo logistics riêng, không nằm chung vào mã ngành Quản lý Công nghiệp, như quy định tại Thông tư số 24/2017/TT-BGDĐT, ngày 10/10/2017, hiệu lực ngày 25/11/2017, Ban hành danh mục giáo dục, đào tạo cấp IV trình độ đại học và Thông tư số 25/2017/TT-BGDĐT ngày 10/10/2017, hiệu lực ngày 25/11/2017, Ban hành danh mục giáo dục, đào tạo cấp IV trình độ Thạc sĩ và Tiến sĩ.

VLA đề nghị Chính phủ xem xét hàng năm giành một khoản kinh phí cho giáo dục đào tạo cấp đại học cho ngành dịch vụ logistics để các trường đại học có thể thực hiện các chương trình đào tạo trên. Có sự phối hợp hiệu quả giữa Bộ Giáo dục - Đại học và VLA trong công tác đào tạo này.

Kinh nghiệm của Singapore trong việc phát triển ngành dịch vụ logistics hàng đầu thế giới là tập trung vào đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao. Năm 2016, Chính phủ Singapore đã đầu tư 4,5 tỷ đô la Singapore trong 15 năm cho việc xây dựng năng lực logistics. Từ thực tiễn đó, đề nghị Bộ Kế Hoạch và Đầu tư đang quản lý nguồn kinh phí hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ trong công tác đào tạo nghề giành một khoản kinh phí nhất định cho VLA trong công tác đào tạo nghề hàng năm.

Nghiên cứu mô hình mạng lưới logistics quốc gia (ví dụ Vietnam Logistics Network), quy tụ các trường đại học, các viện, cơ quan nghiên cứu, các doanh nghiệp logistics, các nhà nghiên cứu, lập nên các cổng thông tin, các thư viện kiến thức ngành logistics làm nguồn tài nguyên kiến thức cho số đông tiếp cận một cách dễ dàng.

VIII. TĂNG CƯỜNG CÔNG TÁC HỢP TÁC QUỐC TẾ

Trong thời kỳ hội nhập kinh tế sâu rộng, công tác hợp tác quốc tế có một ý nghĩa quan trọng đối với việc phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Thông qua việc hợp tác quốc tế Việt Nam có thể tranh thủ nguồn vốn đầu tư vào ngành logistics và mở rộng quy mô hoạt động của doanh nghiệp, học tập kinh nghiệm quản lý, đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao và chuyển giao kỹ thuật trong điều kiện cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. Hiện nay, Hiệp hội VLA có mối quan hệ hợp tác chặt chẽ với các tổ chức ngành nghề quốc tế như: Liên đoàn Giao nhận Vận tải quốc tế (FIATA), Hiệp hội Giao nhận Vận tải ASEAN (AFFA), các tổ chức quốc tế như UNESCAP... Các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam có mối quan hệ hợp tác với hầu hết các thị trường lớn trên thế giới.

Đề nghị Nhà nước, các Bộ ngành như Bộ Công thương, Bộ Kế Hoạch đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Ngoại giao... hỗ trợ Hiệp hội và các doanh nghiệp trong việc thông tin thị trường, nhất là các quy định luật pháp liên quan đến hoạt động logistics; giúp đỡ các đoàn của doanh nghiệp tham quan, học hỏi thực tế ở các nước phát triển về dịch vụ logistics, nhất là việc quản lý, khai thác cảng biển, kho bãi, vận tải đa phương thức; giới thiệu các đối tác lớn có tính toàn cầu. Hỗ trợ trong việc thành lập các đại diện hoặc thành lập công ty ở nước sở tại. Kết nối việc tổ chức các sự kiện quốc tế tại Việt Nam.

Đề nghị Chính phủ cho phép, hỗ trợ và tạo điều kiện cho VLA đăng cai tổ chức FIATA World Congress 2023 tại Việt Nam để tạo cú hích nhận thức về logistics trên phạm vi cả nước, nâng cao vai trò và vị thế của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trên thị trường quốc tế trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng, thúc đẩy đầu tư phát triển logistics của nước ta.

Tăng cường kết nối Hiệp hội, doanh nghiệp khu vực ASEAN và thế giới, thu hút doanh nghiệp nước ngoài đầu tư hợp tác phát triển dịch vụ logistics.

KẾT LUẬN

Trải qua 25 xây dựng và trưởng thành, đến nay, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) với gần 400 Hội viên, đang đại diện xứng đáng cho đông đảo các doanh nghiệp trong ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong nước cũng như trên trường quốc tế.

Logistics đang ngày càng đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế thế giới và mỗi quốc gia cũng như trong đời sống xã hội hàng ngày. Báo cáo LPI của WB (2010) chỉ ra rằng đối với các nước có trình độ thu nhập tính theo đầu người như nhau, thì nước nào có hoạt động logistics tốt nhất sẽ có sự gia tăng 1% GDP và 2% thương mại. Giảm chi phí Logistics 1% làm tăng thu nhập toàn thế giới 40 tỷ USD (Báo cáo OECD 2009). Với thương mại điện tử phát triển xuyên quốc gia, E-logistics phát triển nhanh chóng phục vụ trực tiếp cho yêu cầu hàng ngày của mỗi người dân. Cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0 với những bước phá trong lĩnh vực trí tuệ nhân tạo, tích hợp trí tuệ nhân tạo với mạng lưới kết nối internet vạn vật (IoT) và các công cụ hiện đại hóa đang bắt đầu thay đổi toàn bộ viễn cảnh ngành logistics toàn cầu. Thị trường logistics dự báo tăng trưởng trung bình 6,54%/năm trong giai đoạn 2017 - 2020, và đạt 15,5 nghìn tỷ USD vào năm 2024.

Theo Báo cáo LPI của WB năm 2018, Việt Nam đứng thứ 39/160 nước về năng lực hoạt động logistics và đứng thứ ba trong ASEAN sau Singapore và Thái Lan. Mặc dù có nhiều tiềm năng, nhưng đến nay năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam vẫn còn hạn chế, chi phí Logistics còn cao so với các nước phát triển. Đây là nhiệm vụ mà VLA, ngành dịch vụ Logistics Việt Nam và cả nước đang nỗ lực thực hiện việc giảm chi phí logistics và nâng cao năng suất lao động, phấn đấu xây dựng Việt Nam trở thành một Trung tâm logistics của khu vực.

Trong bối cảnh đó, VLA đang triển khai có kết quả Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ, gồm 60 nhiệm vụ cụ thể, trong đó tập trung vào các nội dung chính là kết nối chặt chẽ với các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu và phân phối để tăng tỷ lệ thuê ngoài, phát triển dịch vụ 3PL, 4PL, E-logistics, đẩy mạnh áp dụng công nghệ cao và đào tạo phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao. Làm tốt công tác phản biện xã hội, phát triển hội viên để đến hết nhiệm kỳ VII, năm 2020 đạt con số 500 Hội viên.

Những thông tin, dữ liệu trong **Sách trắng - VLA 2018** này sẽ cung cấp cho các doanh nghiệp, nhất là các Hội viên VLA thấy được các hoạt động logistics của Việt Nam một cách đầy đủ, chính xác hơn để có kế hoạch hoạt động kinh doanh có hiệu quả hơn trong thời gian tới. Các thông tin, số liệu của **Sách trắng - VLA 2018** cũng sẽ là tài liệu tham khảo cho các cơ quan quản lý Nhà nước trong việc hoạch định chính sách phát triển liên quan đến ngành dịch vụ logistics, quản lý các hoạt động logistics; cho các tổ chức nghiên cứu và doanh nghiệp trong và ngoài nước trong việc hợp tác, phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam.

Đây là lần đầu tiên VLA ấn hành **Sách trắng - VLA 2018** của mình nhân dịp kỷ niệm 25 năm ngày thành lập Hiệp hội. Trong quá trình chuẩn bị, VLA đã nhận được nhiều ý kiến đóng góp thiết thực và ủng hộ của các vị lãnh đạo, của các tổ chức, các chuyên gia trong và ngoài ngành dịch vụ logistics Việt Nam ở trong nước và quốc tế. VLA xin chân thành cảm ơn.

Sách trắng - VLA 2018 về logistics được xây dựng trong điều kiện hạn chế về thời gian, chắc chắn không tránh khỏi còn có thiếu sót. Tuy vậy, VLA và Ban biên tập hy vọng Sách trắng này sẽ đáp ứng được cơ bản các nhu cầu về thông tin, số liệu và định hướng chính thức của VLA nhằm giúp độc giả có được thông tin liên quan mới nhất. VLA mong nhận được các ý kiến góp ý để hoàn thiện trong lần phát hành sau. Mọi vấn đề cần trao đổi, xin độc giả vui lòng liên hệ với Văn phòng VLA.

Trân trọng cảm ơn.





PHỤ LỤC:

ĐIỀU KIỆN KINH DOANH CHUẨN CỦA HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM

Chương I

CÁC ĐỊNH NGHĨA

1. “Đại lý” là Hội viên của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam do Khách hàng chỉ định làm đại diện thay mặt họ thực hiện các dịch vụ.
2. “Công ty” là Hội viên Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam, người cung cấp các dịch vụ căn cứ vào các quy định nói trong điều kiện kinh doanh chuẩn này.
3. “Công ty hoạt động với tư cách Người giao nhận” là Hội viên của VLA, thay mặt khách hàng, hoạt động với tư cách là đại lý của họ cung cấp đầy đủ các dịch vụ sau nhưng chưa phải là tất cả: vận chuyển hàng bằng xe tải, lưu cước tàu, thương lượng về giá cước và phụ phí, làm thủ tục hải quan và soạn thảo các chứng từ hàng hóa XNK. Công ty có thể hoạt động như một Người ủy thác với tư cách nhà thầu độc lập đảm nhiệm việc vận chuyển hàng hóa trên cơ sở vận đơn thứ cấp do mình phát hành.
4. “Công ty hoạt động với tư cách Người ủy thác” là Hội viên của VLA đảm nhiệm cung cấp các dịch vụ logistics cho Khách hàng và chịu trách nhiệm trực tiếp với Khách hàng về các dịch vụ do mình cung cấp.
5. “Container” là thùng chứa hàng tiêu chuẩn thông thường dài 20 đến 40 feet sử dụng chủ yếu cho vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Nó cũng có nghĩa là cách thức đóng gói như thùng carton, kiện, thùng chứa chất lỏng, chai lọ, bó, túi đựng hàng, nghĩa là đơn vị đóng gói để chất hàng vào.
6. “Khách hàng” là người ra chỉ thị bao gồm cả người người ký gửi hàng, người giao hàng, người nhận hàng và chủ hàng mà Công ty cung cấp các dịch vụ theo yêu cầu của họ hoặc của người đại diện cho họ.
7. “Chứng từ” là bất cứ một loại giấy tờ, văn kiện, văn bản, phiếu, văn bản viết bao gồm và kể cả thông điệp dữ liệu điện tử.
8. “Bất khả kháng” là chiến tranh, tình trạng khẩn cấp, khủng bố, tai họa, hỏa hoạn, động đất, lụt lội, bão, đình công, bế xưởng, ngừng trể, đóng cửa nhà máy, lãn công, sự phá sản của người làm thuê mà Công ty đã sử dụng dịch vụ của họ để thực hiện chỉ thị của Khách hàng hoặc bất kỳ trở ngại nào khác mà bên bị ảnh hưởng chứng minh được rằng nó vượt quá tầm kiểm soát của bên đó và không thể dự đoán được tại thời điểm ký kết hợp đồng hoặc không thể tránh khỏi hoặc vượt qua được sự kiện đó hoặc các hậu quả của nó.

9. “Hàng hóa” là hàng mà Công ty cung cấp các dịch vụ liên quan kể cả container, thùng chứa hoặc pallets do Khách hàng hoặc người thay mặt họ cung cấp.

10. “Hàng nguy hiểm” là các loại hàng được liệt kê trong Hệ thống các quy phạm pháp luật hiện hành của Việt Nam quy định về vận chuyển, xử lý hàng nguy hiểm và trong “Bộ luật hàng nguy hiểm trong vận chuyển hàng hải quốc tế” do Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) ấn hành hoặc bổ sung sửa đổi.

11. “Chỉ thị” là văn bản viết hoặc văn bản dưới dạng thông điệp dữ liệu điện tử trong đó nói rõ yêu cầu của Khách hàng.

12. “Dịch vụ logistics” là bất cứ dịch vụ nào liên quan tới hoặc phát sinh từ quá trình lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển, dự trữ hàng hóa, dịch vụ và những thông tin liên quan từ điểm xuất phát đầu tiên tới nơi tiêu thụ cuối cùng sao cho hiệu quả và phù hợp với yêu cầu của Khách hàng.

13. “Người cung cấp dịch vụ logistics” là Công ty cung cấp bất cứ các dịch vụ logistics nào như định nghĩa trong Mục 1.2 nói trên và họ chịu trách nhiệm trực tiếp với Khách hàng về những dịch vụ mà họ đã thực hiện theo chỉ thị của Khách hàng.

14. “SDR” là đơn vị tiền tệ theo định nghĩa của Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) gọi là Quyền rút vốn đặc biệt.

Chương II

PHẠM VI ÁP DỤNG

15. Điều kiện kinh doanh chuẩn này áp dụng cho tất cả các dịch vụ logistics bất kể đó là dịch vụ giao nhận, vận chuyển, lưu kho, phân phối hoặc các dịch vụ khác tương tự như dịch vụ logistics do Công ty - với tư cách là Người giao nhận hoặc Người kinh doanh dịch vụ logistics - cung cấp, vận hành, thực hiện, tìm mua để thực hiện hoặc tạo ra kể cả trường hợp họ cung cấp vận đơn hoặc chứng từ khác tương tự dựa trên cơ sở hợp đồng vận chuyển ký kết giữa một bên là người vận chuyển khác với Khách hàng.

16. Khi Công ty hoạt động với tư cách là người vận chuyển thì các quy định trong chứng từ mang tiêu đề vận đơn, dù chuyển nhượng được hay không có giá trị chuyển nhượng, sẽ có giá trị tối cao và trong trường hợp có mâu thuẫn giữa các quy định trong điều kiện kinh doanh chuẩn này với các quy định trong vận đơn đó thì các quy định trong vận đơn sẽ có giá trị vượt trội nhưng chỉ trong phạm vi các điều mâu thuẫn đó.

17. Đối với các dịch vụ liên quan tới làm thủ tục hải quan, nộp thuế, xin giấy phép, giấy chứng nhận lãnh sự, giấy chứng nhận xuất xứ, biên bản giám định và các dịch vụ tương tự hoặc có liên quan khác thì Công ty luôn luôn chỉ hành động với tư cách là Đại lý và không bao giờ được coi là Người ủy thác, trừ trường hợp quy định ở Mục 1.8.

18. Khi Công ty được cấp giấy phép hành nghề là Đại lý khai thuê hải quan theo Luật Hải quan hiện hành và khi làm thủ tục hải quan họ đứng tên mình thì Mục 1.7 nói trên không áp dụng.

Chương III

TRÁCH NHIỆM CHUNG CỦA CÔNG TY

19. Công ty phải thực hiện nghĩa vụ của mình với sự quan tâm, mẫn cán, chuyên nghiệp và trình độ xét đoán nghề nghiệp hợp lý.

20. Công ty phải thực hiện các dịch vụ của mình trong khoảng thời gian hợp lý trừ khi có thỏa thuận riêng trước đó bằng văn bản với Khách hàng như là chỉ thị của họ.

21. Tùy thuộc vào quy định trong điều kiện kinh doanh chuẩn này và quyền tự quyết dành cho mình dưới đây, Công ty phải tiến hành các bước hợp lý nhằm thực hiện các chỉ thị của Khách hàng mà mình đã chấp nhận. Nếu sau khi ký kết hợp đồng mà xảy ra những sự kiện hoặc hoàn cảnh đáng lưu ý làm cho việc thực hiện một phần hoặc toàn bộ hợp đồng không khả thi thì Công ty có thể, theo ý kiến của riêng mình và vì lợi ích của Khách hàng, tiến hành những bước hợp lý thông báo ngay cho Khách hàng những sự kiện và hoàn cảnh đó để xin thêm chỉ thị.

22. Nếu tại thời điểm bất kỳ nào đó trong quá trình thực hiện công việc, Công ty đã cân nhắc hợp lý và thấy có lý do thỏa đáng vì lợi ích của Khách hàng để làm khác đi so với chỉ thị ban đầu của họ thì Công ty sẽ được phép hành xử như vậy một cách chuyên nghiệp và vì quyền lợi của Khách hàng không cần có sự chấp nhận trước của họ nhưng phải thông báo càng sớm càng tốt cho họ về các hành động của mình cũng như các chi phí phát sinh bổ sung mà không phải gánh chịu thêm bất kỳ trách nhiệm bổ sung nào khác do hậu quả của việc làm đó gây ra.

23. Khi đảm nhận vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và đường thủy nội địa, Công ty không đảm bảo về thời gian hàng đến. Tuy vậy, hàng bị coi là giao trả chậm khi không được giao trả trong khoảng thời gian giao trả hàng đã được thỏa thuận trước với Khách hàng, hoặc trong trường hợp không có thỏa thuận này, thì trong khoảng thời gian hợp lý mà một Người vận chuyển mẫn cán lẽ ra có thể thực hiện được tùy theo từng trường hợp cụ thể. Tuy nhiên, Công ty chỉ phải chịu trách nhiệm về tổn thất do việc giao trả hàng chậm nếu Khách hàng đã lưu ý và đã khai báo yêu cầu cần giao trả hàng đúng hạn và khai báo này đã được Công ty chấp nhận và đã ghi vào chứng từ vận chuyển.

Chương IV

NGHĨA VỤ CHUNG CỦA KHÁCH HÀNG

24. Khách hàng bảo đảm rằng họ là Chủ hàng hoặc là Đại lý được ủy quyền của Chủ hàng và họ được ủy quyền để chấp nhận và sẽ chấp nhận điều kiện kinh doanh chuẩn này không chỉ riêng cho bản thân họ mà còn chấp nhận nhân danh Đại lý của Chủ hàng.

25. Khách hàng bảo đảm họ có sự hiểu biết đầy đủ và hợp lý về những vấn đề liên quan đến cách thức điều hành kinh doanh của mình bao gồm nhưng không chỉ giới hạn ở các điều kiện của tập quán thương mại quốc tế về mua bán hàng hóa, luật lệ, tập quán và thủ tục hải quan ở địa điểm đến của hàng hóa mà còn cả sự cần thiết phải mua bảo hiểm và mức độ bảo hiểm thích hợp cho hàng hóa mà họ dự định vận chuyển, sự cần thiết phải lưu giữ và bảo quản chứng từ, sự cần thiết phải lưu ý thích đáng tránh lưu truyền virus khi giao dịch điện tử, cũng như sự cần thiết phải xử lý bảo mật về các thông tin liên quan tới hàng hóa có giá trị cao và mọi vấn đề khác liên quan.

26. Khách hàng sẽ phải cung cấp cho Công ty các chỉ dẫn đầy đủ, chính xác và khả thi.

27. Khách hàng bảo đảm rằng tất cả mọi thông tin, dù dưới dạng thông thường hay thông điệp dữ liệu điện tử, liên quan tới đặc điểm chung cũng như đặc tính nguy hiểm của hàng hóa, liên quan tới sự mô tả, các mã vạch, ký hiệu, trọng lượng, khối lượng và số lượng hàng hóa do họ hoặc người thay mặt họ cung cấp phải chính xác đầy đủ tại thời điểm mà Công ty, hoặc bên thứ ba, đảm nhiệm tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển. Ngoài ra, khi Công ty có yêu cầu, Khách hàng phải cam kết xác nhận bổ sung thêm về các chi tiết nêu trên của hàng hóa.

28. Khách hàng bảo đảm rằng hàng hóa được đóng gói và ghi nhãn hiệu đúng trừ khi các dịch vụ này đã được Công ty chấp nhận làm theo chỉ thị trước đó của Khách hàng.

29. Khách hàng sẽ không giao hoặc buộc Công ty phải xử lý hoặc vận hành hàng nguy hiểm trừ khi hai bên đã có thỏa thuận trước rõ ràng bằng văn bản.

30. Khách hàng sẽ phải bồi thường cho Công ty đối với toàn bộ trách nhiệm, tổn thất, hư hỏng và các chi phí, phí tổn phát sinh bởi việc Công ty đã hành động theo đúng các chỉ dẫn của Khách hàng hoặc phát sinh do bất kỳ sự vi phạm hay hành vi cẩu thả của Khách hàng về các cam kết bảo đảm nói trong điều kiện kinh doanh chuẩn này. Nếu Công ty đảm nhận vận chuyển hàng hóa bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa thì Khách hàng cũng sẽ phải bồi thường cho Công ty khi hàng đã đến cảng đích nhưng người nhận hàng viện lý do có tranh chấp hoặc phản tố chéo giữa họ và Khách hàng để từ chối nhận hàng kể cả trường hợp họ không nhận hàng vì lý do vi phạm luật pháp sở tại hoặc vi phạm thủ tục hải quan.

Chương V

MIÊU TẢ, ĐÓNG GÓI VÀ KIỂM TRA HÀNG HÓA CỦA KHÁCH HÀNG

31. Tại thời điểm hàng hóa được Công ty đảm nhận vận chuyển Khách hàng đảm bảo với Công ty về sự chính xác của các chi tiết liên quan đến đặc tính chung của hàng hóa, ký hiệu, số hiệu, khối lượng, trọng lượng và số lượng của hàng hóa, hoặc nếu có quy định, Khách hàng còn phải bảo đảm cả các chi tiết về tính chất nguy hiểm của hàng hóa. Khách hàng phải bồi hoàn cho Công ty mọi khoản tiền phạt, chi phí gây nên bởi, hoặc phát sinh từ việc không chính xác hoặc không phù hợp của các chi tiết này. Khách hàng vẫn phải liên đới chịu trách nhiệm kể cả trong trường hợp chứng từ vận tải đã được chuyển giao cho người khác.

32. Việc được quyền đòi bồi hoàn như vậy hoàn toàn không có nghĩa là Công ty được hạn chế trách nhiệm của mình quy định trong điều kiện kinh doanh chuẩn này với bất cứ ai khác không phải là Khách hàng.

33. Công ty sẽ không phải chịu trách nhiệm về tổn thất và hư hỏng hoặc về các chi phí phát sinh do lỗi hoặc do đóng gói hàng không đúng quy cách, hoặc do chất xếp đóng hàng vào container hay thiết bị vận chuyển khác không thích hợp nếu việc đóng gói và chất xếp như vậy được thực hiện bởi Khách hàng, người đại diện của họ hoặc người nào khác không phải là Công ty, hoặc do những thiếu sót hoặc không thích hợp của container hay thiết bị vận chuyển khác do Khách hàng cung cấp. Khách hàng sẽ phải bồi hoàn cho Công ty mọi tổn thất hư hỏng và các chi phí phát sinh từ những quy định này.

34. Công ty cũng sẽ không chịu trách nhiệm ngay cả trường hợp container hoặc thiết bị vận

chuyển khác được cung cấp bởi chính Công ty nếu các thiếu sót hoặc sự không thích hợp đó của container hay thiết bị vận chuyển này lẽ ra Khách hàng có thể phát hiện được nếu họ kiểm tra một cách hợp lý kỹ lưỡng tình trạng bên ngoài của chúng.

Chương VI

HÀNG NGUY HIỂM

35. Khách hàng phải tuân thủ các quy định mang tính bắt buộc trong Luật quốc gia hoặc các Công ước quốc tế liên quan về vận chuyển hàng hóa có đặc tính nguy hiểm và trong mọi trường hợp họ sẽ phải thông báo chính xác bằng văn bản cho Công ty về đặc tính nguy hiểm đó trước khi Công ty tiếp nhận lô hàng để vận chuyển và trong trường hợp cần thiết, Khách hàng phải chỉ thị cho Công ty những biện pháp phòng ngừa cần thực hiện.

36. Nếu Khách hàng không thông báo những thông tin này và Công ty không nhận biết được tính chất nguy hiểm của hàng hóa cũng như không biết các biện pháp phòng ngừa cần thiết và tại bất cứ thời điểm nào, nếu hàng hóa này được coi là nguy hiểm cho tính mạng hoặc tài sản, thì sẽ được dỡ ra, phá hủy hoặc làm cho vô hại như yêu cầu mà không có bất cứ sự bồi hoàn nào cho Khách hàng. Khách hàng sẽ phải bồi hoàn lại cho Công ty tất cả những tổn thất, thiệt hại, nghĩa vụ pháp lý, hoặc các khoản chi phí khác phát sinh từ hậu quả của việc tiếp nhận, vận chuyển, hoặc của bất kỳ chi phí dịch vụ nào khác có liên quan tới xử lý những hàng hóa đó. Khách hàng có nghĩa vụ chứng minh việc Công ty đã nhận biết chính xác về tính chất nguy hiểm khi vận chuyển hàng hóa trên.

37. Nếu bất kỳ hàng hóa nào trở nên nguy hiểm đến tính mạng hoặc tài sản thì, tại bất cứ thời điểm, địa điểm nào, hàng hóa đó cũng có thể được dỡ ra, tiêu hủy hoặc làm cho vô hại. Trong trường hợp sự nguy hiểm này xảy ra không phải do lỗi hoặc sự sao lãng của Công ty thì họ không có nghĩa vụ phải bồi hoàn và Khách hàng phải bồi hoàn cho Công ty tất cả những thiệt hại, tổn thất, nghĩa vụ pháp lý, hoặc các khoản chi phí khác đã phát sinh.

Chương VII

THỰC HIỆN HỢP ĐỒNG

A. KHI CÔNG TY LÀ ĐẠI LÝ

38. Khi hoạt động với tư cách là một Đại lý, Công ty không được ký hoặc dự định ký một hợp đồng nào với Khách hàng về vận chuyển, lưu kho, bảo quản hàng hóa cũng như không được đảm nhiệm làm bất cứ một dịch vụ thực tế nào liên quan đến hàng hóa mà chỉ đơn thuần thay mặt Khách hàng thiết lập hợp đồng với bên thứ ba trong việc thực hiện những dịch vụ đó bằng cách lập hợp đồng với bên thứ ba, theo đó quan hệ trực tiếp giữa bên thứ ba đó và Khách hàng được thiết lập. Công ty luôn luôn hoạt động với tư cách là Đại lý thay mặt cho Khách hàng, trừ trường hợp:

- a.** Khi Công ty ký phát chứng từ vận chuyển hoặc thông điệp dữ liệu điện tử, theo đó, Công ty đảm nhận nghĩa vụ như là người vận chuyển để giao trả hàng, hoặc
- b.** Khi Công ty thuê mướn nhân công và thiết bị và hành động như thể là một Người ủy thác để thực hiện, vận hành, chăm sóc, bảo quản hàng hóa.

Tuy nhiên, dù Công ty hành động như là Đại lý hay Người ủy thác, thì điều kiện kinh doanh chuẩn này sẽ điều chỉnh quyền và nghĩa vụ của cả Khách hàng và Công ty.

Khi xác định bất cứ quyền hay nghĩa vụ nào của Công ty theo điều kiện kinh doanh chuẩn này, thuật ngữ “Khách hàng” được hiểu sẽ bao gồm bên đã đưa ra chỉ thị, Người ký gửi hàng, Người gửi hàng, Người nhận hàng và Chủ sở hữu hàng. Mặc dù có sự giải thích như trên, các thông tin tư vấn của Công ty chỉ dành cho Khách hàng và không được tiết lộ cho bên thứ ba nào khác nếu không có sự đồng ý trước bằng văn bản của Công ty. Công ty không chịu trách nhiệm, kể cả khi có sơ suất, về các thông tin tư vấn tham khảo miễn phí khi các thông tin kiểu như vậy không liên quan tới chỉ thị mà Công ty đã chấp nhận từ Khách hàng.

39. Công ty sẽ không chịu trách nhiệm cho các hành vi và thiếu sót của bên thứ ba nói ở Mục 38 trên và cũng không chịu trách nhiệm đối với mọi tai họa, sơ suất, thiếu mẫn cán hoặc lỗi lầm dù phát sinh cố ý hay vô tình của các Đại lý bên thứ ba hoặc của chính bên đã ký hợp đồng liên quan tới lô hàng được gửi đi dù họ là Người vận chuyển đường bộ, đường biển, đường hàng không hoặc là Người quản lý kho hàng hay bất kỳ họ là người nào khác.

B. KHI CÔNG TY LÀ NGƯỜI ỦY THÁC

40. Khi Khách hàng yêu cầu, Công ty sẽ có thể:

- a.** Cấp phát một chứng từ vận chuyển dưới dạng thông thường phổ biến hoặc dưới dạng thông điệp dữ liệu điện tử, theo đó, với tư cách là Người ủy thác, Công ty sẽ đảm nhận vận chuyển một loại hàng hóa cụ thể nào đó;
- b.** Cam kết bằng văn bản thực hiện đầy đủ các điều kiện trong hợp đồng giữa Khách hàng và bên thứ ba nào đó mà Công ty thay mặt Khách hàng đã sử dụng dịch vụ của họ để thực hiện hợp đồng vận chuyển.

Khi ký phát chứng từ vận chuyển hay thông điệp dữ liệu điện tử cũng như khi cam kết như trên, quyền và nghĩa vụ của Công ty sẽ được điều chỉnh bởi các quy định cụ thể trong các chứng từ đó cùng với các quy định trong điều kiện kinh doanh chuẩn này, và trong bất cứ hoàn cảnh nào, Công ty cũng sẽ chỉ chịu trách nhiệm theo cung cách và phạm vi tương tự như bên thứ ba khi họ thực hiện hoặc cam kết thực hiện việc vận chuyển, đồng thời Công ty cũng sẽ được giới hạn trách nhiệm theo các điều khoản thông thường mà bên thứ ba nêu ra khi họ chào bán các dịch vụ đó. Tuy nhiên khi có sự không phù hợp với các quy định trong điều kiện kinh doanh chuẩn này thì các quy định của bên thứ ba nói trên sẽ có giá trị vượt trội.

41. Khi Công ty hành động như là Người ủy thác để thực hiện các chỉ thị của Khách hàng, Công ty sẽ cam kết tự mình thực hiện hoặc đứng tên mình mua dịch vụ để thực hiện các chỉ thị của Khách hàng, và theo quy định của điều kiện kinh doanh chuẩn này, sẽ chịu trách nhiệm về hư hỏng, mất mát hàng hóa xảy ra từ thời điểm hàng hóa được Công ty tiếp nhận đến thời điểm hàng hóa được giao trả. Trách nhiệm của Công ty sẽ được xác định theo Luật pháp quốc gia hoặc các công ước quốc tế liên quan.

42. Nếu bất kỳ tại thời điểm nào mà việc thực hiện các quy định trong Điều kiện kinh doanh chuẩn này có thể hoặc sẽ có thể bị ảnh hưởng bởi bất kỳ rủi ro hoặc các cản trở khác (bao gồm các điều kiện của hàng hóa) và những rủi ro cản trở đó không phải do lỗi của Công ty hoặc bất kỳ người nào khác mà Công ty đã thuê mượn họ để thực hiện hợp đồng ký với Khách hàng và các cản trở đó không thể tránh được dù Công ty đã hành động mẫn cán hợp lý thì Công ty có thể từ bỏ việc thực hiện hợp đồng với Khách hàng, và khi có điều kiện hợp lý, Công ty sẽ giao trả một phần hay toàn bộ hàng hóa cho Khách hàng xử lý định đoạt tại bất cứ địa điểm nào mà Công ty cho là an toàn và thuận tiện. Trong trường hợp như vậy, việc giao trả hàng coi như đã hoàn tất và trách nhiệm của Công ty đối với hàng hóa đó coi như kết thúc.

43. Trong bất kỳ trường hợp nào, Công ty cũng có quyền được hưởng toàn bộ số tiền cước, tiền công theo quy định của Điều kiện kinh doanh chuẩn này và Khách hàng sẽ còn phải trả bất kỳ khoản chi phí bổ sung nào khác phát sinh từ những trường hợp như trên.

Chương VIII

TIỀN CÔNG VÀ CHI PHÍ

44. Tiền cước, tiền công và chi phí phải được trả cho Công ty bằng tiền mặt và không được khấu trừ hoặc trì hoãn cũng như không được vin vào cơ có khiếu nại hoặc phản tố chéo để giảm giá và khấu trừ cho dù tiền cước, tiền công và các chi phí trả trước hay trả sau tại nơi hàng đến. Trong trường hợp Công ty đã tiếp nhận hàng hóa để đảm nhận vận chuyển bằng đường biển, đường thủy nội địa hoặc vận tải đa phương thức thì tiền cước và chi phí sẽ được coi như là phải trả trước tại thời điểm Công ty đã tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển và các khoản tiền này sẽ không được hoàn trả lại trong bất cứ hoàn cảnh nào.

45. Tất cả các chi phí, thuế hoặc các khoản thu khác liên quan đến hàng hóa sẽ được thanh toán bởi Khách hàng. Nếu Khách hàng yêu cầu, Công ty có thể nộp thay các chi phí này cho họ nhưng phải coi đây là một khoản vay tín dụng có tính lãi theo mức thông thường trên thị trường.

Chương IX

VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

46. Nếu Công ty hoạt động với tư cách là Người vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không thì trách nhiệm của họ sẽ được điều chỉnh theo quy định trong Luật hàng không dân dụng Việt Nam và Thông lệ quốc tế liên quan.

Chương X

BẢO HIỂM

47. Nếu Khách hàng có chỉ thị, Công ty sẽ lựa chọn thu xếp tìm Hãng bảo hiểm thích hợp để mua bảo hiểm cho hàng hóa trước khi Công ty tiếp nhận hàng hóa từ Khách hàng. Nếu do đặc tính của hàng hóa hoặc vì bất cứ lý do nào khác mà Công ty không thể mua được bảo hiểm cho hàng hóa thì phải ngay lập tức thông báo cho Khách hàng. Tuy vậy, Khách hàng phải tự mình thu xếp mua bảo hiểm cho các rủi ro về hải quan hoặc rủi ro về việc hàng hóa có thể bị tịch thu vì vi phạm các quy định của Luật Hải quan liên quan tới hàng hóa XNK.

48. Công ty có nghĩa vụ phải mua bảo hiểm liên quan tới các trách nhiệm dịch vụ logistics do mình cung cấp đối với Khách hàng (Chủ hàng, Người ký gửi hàng, Người gửi hàng hoặc Người nhận hàng) cho những tổn thất thiệt hại về hàng hóa cũng như sơ suất lỗi lầm của nhân viên như giao trả hàng chậm, giao trả hàng khi chưa có lệnh hoặc hư hỏng tổn thất đối với phương tiện của chính mình hoặc thuê của người khác kể cả container.

49. Nếu Khách hàng có yêu cầu, Công ty phải xuất trình bằng chứng về việc đã mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự như trên.

Chương XI

MIỄN TRÁCH NHIỆM VÀ GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM

50. Trừ trường hợp có quy định khác trong điều kiện kinh doanh chuẩn này, khi Công ty hoạt động với tư cách là Người vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đường thủy nội địa, họ sẽ được quyền miễn trách nhiệm và hưởng các giới hạn trách nhiệm quy định trong Luật quốc gia và trong các Công ước quốc tế liên quan.

51. Trừ trường hợp quy định khác trong điều kiện kinh doanh chuẩn này, Công ty sẽ không chịu trách nhiệm về hư hỏng tổn thất vì bất cứ nguyên nhân gì nảy sinh do:

- a. Hành vi hoặc thiếu sót của Khách hàng hoặc Chủ hàng, hoặc của bất cứ người nào khác hành động thay mặt họ;
- b. Công ty làm theo chỉ thị của Khách hàng, Chủ hàng hoặc của bất cứ người nào khác được quyền thay mặt họ đưa ra chỉ thị như vậy cho Công ty;
- c. Thiếu sót về bao bì, nhãn hiệu hàng hóa trừ trường hợp các công việc về bao bì, nhãn hiệu hàng hóa đó do Công ty đảm nhiệm;
- d. Vận hành, xếp, chất xếp, dỡ hàng hóa được thực hiện bởi Khách hàng hoặc người thay mặt Khách hàng;
- e. Ẩn tỳ của hàng hóa;
- f. Tổn thất hư hỏng hàng hóa xảy ra với hàng hóa rơi vào những trường hợp miễn trách nhiệm của Người vận chuyển nội thủy hoặc đường biển theo quy định của Luật pháp và tập quán trong lĩnh vực vận tải này nếu Công ty thực sự đã hoạt động như vậy;
- g. Hậu quả phát sinh từ việc Người nhận hàng ở cảng đích từ chối nhận hàng hoặc do bị phạt hoặc do vi phạm pháp luật hải quan sở tại kể cả do hành vi buôn lậu;
- h. Bất khả kháng.

52. Ngoại trừ các quy định trong điều kiện kinh doanh chuẩn này, Công ty sẽ không chịu trách nhiệm về hư hỏng mất mát dù xảy ra như thế nào đối với tài sản khác không phải là hàng hóa cũng như không chịu trách nhiệm về tổn thất hư hỏng gián tiếp, thiệt hại hệ quả, mất lợi nhuận, chậm trễ hoặc đi chệch đường.

53. Trừ trường hợp quy định khác tại điều kiện kinh doanh chuẩn này, trong bất cứ trường hợp nào khác, dù tổn thất thiệt hại là do sơ suất, lỗi lầm hay thiếu sót, hoặc do sự cố hay sự việc khác dù xảy ra như thế nào bất kể nguyên nhân là gì hoặc không đánh giá được thì trách nhiệm của Công ty cũng sẽ không vượt quá quy định trong Nghị định của Chính phủ Việt Nam số 140/2007 NĐ-CP ban hành ngày 05 tháng 09 năm 2007 về cung cấp dịch vụ logistics hoặc Nghị định của Chính phủ Việt Nam số 87/2009 NĐ-CP ban hành ngày 19 tháng 10 năm 2009 quy định về kinh doanh vận tải đa phương thức, hoặc các sửa đổi bổ sung của những Nghị định này.

54. Việc bồi thường sẽ được tính toán trên cơ sở tham khảo trị giá ghi trong hóa đơn hàng hóa cộng thêm tiền cước và phí bảo hiểm nếu đã trả. Nếu không có trị giá hóa đơn của hàng hóa thì việc bồi thường sẽ được tính toán trên cơ sở tham khảo giá trị loại hàng đó tại địa điểm và thời gian khi được giao trả cho người nhận hàng hoặc khi lễ ra hàng đã phải được giao trả cho họ. Trị giá hàng sẽ được xác định theo giá trị thị trường hiện có tại thời điểm bồi thường, hoặc nếu không có loại giá của Sở giao dịch hàng hóa tại thời điểm đó thì tham khảo giá trị của loại hàng thông thường cùng loại cùng số lượng.

55. Nếu có thỏa thuận riêng bằng văn bản và khi Khách hàng đã thanh toán thêm chi phí bổ sung, Công ty có thể bồi thường mức cao hơn nhưng cũng không vượt quá tổng trị giá hàng hoặc giá trị mà hai bên đã thỏa thuận tùy mức nào thấp hơn.

56. Công ty sẽ được giải thoát hết mọi trách nhiệm, trừ trường hợp:

a. Công ty hoặc Đại lý của họ nhận được thông báo khiếu nại trong vòng 14 ngày (kể cả ngày lễ và chủ nhật) sau thời điểm hàng đã được giao trả cho Người nhận hàng;

b. Việc khởi kiện đã được đưa ra tòa án hoặc trọng tài và thông báo về việc khởi kiện như vậy đã được gửi cho Công ty trong vòng 9 tháng kể từ ngày hàng đã được giao trả hoặc lễ ra phải được giao trả.

Chương XII

QUYỀN CẦM GIỮ HÀNG HÓA

57. Tại bất kỳ thời điểm nào Công ty cũng có quyền cầm giữ mọi hàng hóa và chứng từ liên quan tới hàng hóa của Khách hàng hoặc chủ hàng mà họ hiện đang giám sát, kiểm soát và nắm giữ để đòi thanh toán tất cả các khoản đến hạn phải trả và sẽ có quyền bán hay định đoạt hàng hóa đó như thể họ là đại lý cho chủ hàng nhưng chi phí do Khách hàng chịu và Công ty sẽ sử dụng các khoản tiền thu được để thanh toán các khoản nợ trên cơ sở đã thông báo bằng văn bản trong vòng 45 ngày cho Khách hàng, khoản tiền còn lại sau khi đã thanh toán cho Công ty và trừ đi các chi phí bán hoặc định đoạt hàng hóa sẽ được chuyển trả cho Khách hàng và khi đó Công ty sẽ được giải thoát khỏi mọi trách nhiệm đối với hàng hóa và chứng từ.

58. Khi hàng hóa có dán dấu hiệu dễ bị hư hỏng và dễ thối, Công ty sẽ có quyền bán và định đoạt ngay lập tức với hàng hóa đó khi bắt đầu phát sinh một khoản nợ nào đó với họ và cách xử lý như vậy chỉ phụ thuộc vào các bước hợp lý do Công ty tiến hành khi thông báo cho Khách hàng biết về ý định bán hoặc định đoạt hàng hóa trước khi Công ty hành động như vậy.

59. Công ty có quyền giữ lại hoặc đòi lại các khoản hoa hồng môi giới được chia và các khoản thu nhập khác thông thường được giữ lại hoặc chia cho Công ty.

Chương XIII

VÔ HIỆU TÙNG PHẦN

60. Nếu bất kỳ một điều khoản hay một quy định nào đó trong điều kiện kinh doanh chuẩn này bị vô hiệu bởi quy định của pháp luật liên quan thì giá trị của điều kiện kinh doanh chuẩn này và các điều khoản trong còn lại sẽ giữ nguyên giá trị và không bị ảnh hưởng.

Chương XIV

KHIẾU NẠI VÀ TRỌNG TÀI

61. Các khiếu nại chống lại Công ty sẽ hết thời hiệu sau 9 tháng kể từ ngày giao trả hàng trừ trường hợp khi Công ty hoạt động như là Người vận chuyển đường biển hoặc đường thủy nội địa và đứng tên mình ký phát vận đơn theo đó thời hiệu khiếu nại sẽ được xác định căn cứ vào

các quy định trên vận đơn đó và thời hiệu 9 tháng sẽ tính từ ngày giao trả hàng cho Người nhận hàng ghi trên vận đơn, hoặc nếu hàng không được giao trả, tính từ ngày ký hợp đồng.

62. Bất kỳ tranh chấp, mâu thuẫn hay khiếu nại nào phát sinh từ hoặc liên quan đến điều kiện kinh doanh chuẩn này, kể cả việc ký kết, giải thích, thực hiện, vi phạm, chấm dứt hay vô hiệu phải được đưa ra Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam để giải quyết chung thẩm theo Quy tắc Tổ tụng Trọng tài của Trung tâm này. Luật pháp và ngôn ngữ Việt Nam sẽ được sử dụng tại phiên họp phân xử. Phán quyết của Hội đồng Trọng tài thành lập theo Quy tắc Tổ tụng Trọng tài của Trung tâm sẽ là chung thẩm và ràng buộc các bên liên quan.

63. Trong trường hợp Công ty hoạt động như là Người vận chuyển đường biển hay đường thủy nội địa, các tranh chấp phát sinh sẽ được giải quyết theo quy định trong vận đơn do họ phát hành.

Chương XV

QUYỀN TÀI PHÁN VÀ LUẬT ÁP DỤNG

64. Bất cứ hoạt động hay hợp đồng nào có áp dụng điều kiện kinh doanh chuẩn này sẽ được điều chỉnh bởi luật pháp của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và tập quán thương mại quốc tế phổ biến

Chương XVI

QUY ĐỊNH VỀ THI HÀNH

65. Bản Điều kiện kinh doanh chuẩn này được làm bằng cả tiếng Việt và tiếng Anh. Trong trường hợp có mâu thuẫn giữa phiên bản tiếng Việt và tiếng Anh thì phiên bản tiếng Việt sẽ có giá trị cao hơn. Bản điều kiện kinh doanh chuẩn này, kể cả phiên bản bằng tiếng Anh, đã được thông qua bởi Hội nghị toàn thể của các Hội viên Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam ngày 09 tháng 12 năm 2016 và sẽ có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2017. Bản Điều kiện kinh doanh chuẩn này sẽ thay thế cho phiên bản tiếng Anh và tiếng Việt đã được đưa lên internet từ 01/01/2016.



HƯỚNG DẪN THỦ TỤC XIN GIA NHẬP HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM (VLA)

I. AI CÓ THỂ TRỞ THÀNH HỘI VIÊN CỦA VLA?

Tổ chức, đơn vị, doanh nghiệp của Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực liên quan đến giao nhận kho vận, dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật Việt Nam; các nhà khoa học, nhà quản lý có kinh nghiệm, công dân Việt Nam tán thành Điều lệ Hiệp hội và tự nguyện làm đơn xin gia nhập Hiệp hội, được xét để trở thành hội viên của Hiệp hội.

II. Có mấy loại Hội viên của VLA?

Hội viên của Hiệp hội gồm có ba loại: Hội viên chính thức, hội viên liên kết và hội viên danh dự.

1. Hội viên chính thức của Hiệp hội, gồm:

- Hội viên tập thể: Là các tổ chức, đơn vị, doanh nghiệp của Việt Nam, có tư cách pháp nhân, hoạt động liên quan đến lĩnh vực giao nhận kho vận, dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật Việt Nam, tự nguyện và tán thành Điều lệ của Hiệp hội đều có thể trở thành Hội viên tập thể chính thức của Hiệp hội.
- Hội viên cá nhân: Là công dân Việt Nam hoạt động liên quan đến lĩnh vực giao nhận kho vận, logistics theo quy định của Pháp luật Việt Nam, tự nguyện và tán thành Điều lệ của Hiệp hội đều có thể trở thành Hội viên cá nhân chính thức của Hiệp hội.

2. Hội viên liên kết của Hiệp hội:

- a. Các doanh nghiệp, tổ chức của Việt Nam chưa có đủ điều kiện gia nhập là Hội viên chính thức của Hiệp hội, có nguyện vọng, tự nguyện và tán thành Điều lệ của Hiệp hội, được Hiệp hội xem xét công nhận Hội viên liên kết của Hiệp hội;
- b. Các tổ chức, doanh nghiệp liên doanh và doanh nghiệp có 100% vốn đầu tư nước ngoài đang hoạt động hợp pháp tại Việt Nam, có đóng góp cho sự phát triển của Hiệp hội, tự nguyện và tán thành Điều lệ của Hiệp hội, được Hiệp hội xem xét, công nhận là Hội viên liên kết của Hiệp hội.

3. Hội viên danh dự của Hiệp hội:

Công dân và tổ chức pháp nhân của Việt Nam không có điều kiện trở thành Hội viên chính thức hoặc Hội viên liên kết của Hiệp hội nhưng có uy tín, có kinh nghiệm và có công lao đối với sự phát triển của Hiệp hội, tán thành Điều lệ Hiệp hội đều có thể được Ban Chấp hành Hiệp hội nhất trí mời làm Hội viên danh dự của Hiệp hội.

III. ĐIỀU KIỆN TRỞ THÀNH HỘI VIÊN CỦA HIỆP HỘI (ÁP DỤNG CHO HỘI VIÊN CHÍNH THỨC VÀ HỘI VIÊN LIÊN KẾT CỦA HIỆP HỘI)?

1. Tán thành Điều lệ Hiệp hội.
2. Tự nguyện viết đơn xin gia nhập Hiệp hội.
3. Đóng hội phí theo quy định của Hiệp hội.
4. Được Ban Chấp hành Hiệp hội công nhận là Hội viên của Hiệp hội theo quy định của Pháp luật và Điều lệ Hiệp hội.
5. Các đơn vị, tổ chức pháp nhân hoặc các cá nhân chỉ chính thức trở thành Hội viên Hiệp hội sau khi đã hoàn thành thủ tục hội phí gia nhập Hiệp hội và nhận được thẻ Hội viên của Hiệp hội.
6. Các Hội viên là pháp nhân (tổ chức có tư cách pháp nhân theo quy định của pháp luật) cử người đại diện của mình tại Hiệp hội; người đại diện phải có đủ thẩm quyền quyết định, được ghi rõ họ tên, chức vụ trong đơn xin gia nhập Hiệp hội; trường hợp ủy nhiệm, người được ủy nhiệm làm đại diện phải đủ thẩm quyền quyết định và phải chịu trách nhiệm về sự ủy nhiệm đó; khi thay đổi người đại diện, Hội viên phải thông báo bằng văn bản ngay sau khi thay đổi cho Ban Thường vụ Hiệp hội biết (chậm nhất trong vòng 15 (mười lăm ngày) ngày kể từ ngày có sự thay đổi này).

IV. HỘI VIÊN CÓ QUYỀN LỢI GÌ?

1. Được Hiệp hội bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp trong hoạt động của mình phù hợp với nhiệm vụ, quyền hạn của Hiệp hội. Được tham gia vào việc phản biện xây dựng các văn bản phạm quy pháp luật của Nhà nước liên quan đến ngành.
2. Được cung cấp những thông tin phục vụ cho việc tổ chức, hoạt động xây dựng và phát triển lĩnh vực giao nhận kho vận, logistics của Việt Nam; hoặc được tham gia chia sẻ các thông tin về ngành mà VLA là thành viên hoặc liên kết như: FIATA/IATA/UNESCAP/AFFA/GMS... nhằm hội nhập ngành nghề khu vực và quốc tế.
3. Được mời tham gia các hội nghị, hội thảo, tập huấn, đào tạo kỹ năng nghề nghiệp liên quan đến lĩnh vực hoạt động của Hiệp hội do Hiệp hội tổ chức. Được tham gia đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ theo chương trình của Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) của VLA và các Bộ, ngành liên quan (các chương trình đào tạo của FIATA trên cơ sở thu phí). Được cơ hội tham gia vào các khóa đào tạo của các tổ chức nước ngoài thông qua sự giới thiệu của VLA.
4. Tham gia các công việc của Hiệp hội, được yêu cầu Hiệp hội làm trung gian hoặc tư vấn trong các vấn đề giao dịch hoặc nghiên cứu.
5. Được dự Đại hội, được ứng cử, đề cử, bầu cử vào các chức danh thuộc các cơ quan lãnh đạo của Hiệp hội cũng như của chi hội cơ sở; thảo luận, biểu quyết các nghị quyết của Hiệp hội; phê bình, chất vấn Ban Chấp hành Hiệp hội về mọi chủ trương và hoạt động của Hiệp hội.

6. Được ra khỏi Hiệp hội khi xét thấy không thể tiếp tục là Hội viên; trong trường hợp này, Hội viên cần thông báo chính thức bằng văn bản cho Ban Thường vụ Hiệp hội và sẽ nhận được sự đồng ý của Ban Thường vụ Hiệp hội trong vòng 30 (ba mươi) ngày kể từ ngày nhận được văn bản của Hội viên.

7. Trong trường hợp có lý do riêng chính đáng, Hội viên của Hiệp hội có thể xin tạm dừng các hoạt động của mình với tư cách là Hội viên của Hiệp hội trong một khoảng thời gian nhất định nhưng cộng lại không được quá 01 (một) năm của 01 (một) nhiệm kỳ và phải có đơn gửi tới Ban Chấp hành Hiệp hội và Chủ tịch Hiệp hội, nêu rõ lý do chính đáng và thời gian xin tạm dừng hoạt động, trong thời gian đề nghị tạm dừng hoạt động thì Hội viên không phải đóng góp các nguồn lực cho Hiệp hội ngoài việc vẫn phải tuân thủ đầy đủ các quy định về việc đóng hội phí (mức hội phí, thời gian đóng hội phí theo quy định của Hiệp hội).

8. Được khen thưởng về thành tích trong công tác cũng như những đóng góp trong việc xây dựng và phát triển Hiệp hội.

9. Được sử dụng hình ảnh và thông tin của Hiệp hội trên cơ sở có sự chấp thuận, cho phép của Hiệp hội bằng văn bản về việc sử dụng những hình ảnh và thông tin đó để thực hiện công việc quảng bá và tuyên truyền cho các hoạt động của tổ chức của mình theo quy định của pháp luật và Điều lệ Hiệp hội.

10. Được giới thiệu thành viên mới để họ tham gia vào làm Hội viên của Hiệp hội.

11. Được cấp Giấy chứng nhận Hội viên của Hiệp hội.

12. Hội viên liên kết và Hội viên danh dự được hưởng các quyền như hội viên chính thức, trừ quyền ứng cử, bầu cử các chức danh lãnh đạo của Hiệp hội và quyền biểu quyết các vấn đề của Hiệp hội.

13. Ngoài ra, hiện nay hàng tháng Hội viên được Hiệp hội cung cấp miễn phí tạp chí của ngành “Vietnam Logistics Review” (01 cuốn/tháng). Được VLA đăng tin chúc mừng ngày thành lập của doanh nghiệp lên Tạp chí Vietnam Logistics Review. Hàng tháng được nhận NEWSLETTER bao gồm các thông tin về ngành bằng tiếng Anh, các án lệ liên quan đến nghiệp vụ giao nhận vận tải và logistics. Được sử dụng tư vấn về pháp lý liên quan trên cơ sở thỏa thuận với tổ tư vấn pháp luật của Hiệp hội.

14. Hội viên của VLA sẽ được sử dụng mẫu vận đơn FBL (FIATA Bill of lading) do FIATA ủy quyền phát hành tại Việt Nam với số serial quản lý của VLA, rất thông dụng, phù hợp với chuẩn mực của ICC (Phòng Thương mại Quốc tế) (xem thêm phần hướng dẫn cách in ấn và sử dụng FBL dưới đây).

15. Hội viên của VLA sẽ được VLA giới thiệu để gia nhập là thành viên FIATA thông qua việc xác nhận trên đơn xin gia nhập FIATA của hội viên như là bên giới thiệu (theo quy định hiện hành của FIATA).

V. HỘI VIÊN CÓ NGHĨA VỤ GÌ?

1. Nghiêm chỉnh chấp hành đường lối, chủ trương của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước có liên quan đến ngành.

2. Nghiêm chỉnh thực hiện Điều lệ Hiệp hội, nghị quyết Đại hội, nghị quyết Ban Chấp hành Hiệp hội, Ban Thường vụ Hiệp hội.

3. Cung cấp cho Ban Chấp hành Hiệp hội (khi có yêu cầu) những thông tin có liên quan đến lĩnh vực hoạt động của mình.

- 4.** Tham gia các hoạt động và sinh hoạt của Hiệp hội; đoàn kết, hợp tác chia sẻ thông tin nghề nghiệp với các Hội viên khác cũng như với Hiệp hội để cùng nhau góp phần xây dựng Hiệp hội ngày càng vững mạnh, phát triển.
- 5.** Dự các buổi họp thường kỳ và bất thường của Hiệp hội khi được mời.
- 6.** Đóng hội phí đầy đủ và đúng kỳ hạn theo quy định của Hiệp hội. Giấy chứng nhận Hội viên được cấp hàng năm khi Hội viên hoàn thành việc đóng hội phí.
- 7.** Bảo vệ uy tín của Hiệp hội, không được nhân danh Hiệp hội trong các quan hệ giao dịch, trừ khi được Chủ tịch Hiệp hội phân công bằng văn bản.
- 8.** Thực hiện chế độ báo cáo định kỳ hoạt động lên cơ quan Hiệp hội theo quy định của Hiệp hội.

VI. KHI NÀO CHẤM DỨT TƯ CÁCH HỘI VIÊN?

- 1.** Tư cách Hội viên Hiệp hội sẽ không còn giá trị nếu xảy ra một trong những trường hợp sau:
 - a.** Tổ chức, đơn vị, cá nhân tự ngừng hoạt động, bị đình chỉ hoạt động, bị giải thể hoặc bị tuyên bố phá sản theo quy định của pháp luật;
 - b.** Theo quyết định của Ban Chấp hành Hiệp hội với sự nhất trí của trên 50% (năm mươi phần trăm) số Ủy viên Ban Chấp hành Hiệp hội khi Hội viên vi phạm một trong các điều sau:
 - Hoạt động trái với quy định của pháp luật Việt Nam;
 - Hoạt động trái với mục đích của Hiệp hội, gây tổn hại đến uy tín của Hiệp hội;
 - Không thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của Hội viên; không thực hiện đúng hoặc vi phạm nghiêm trọng những quy định, Điều lệ hoặc nghị quyết của Hiệp hội.
 - c.** Tất cả các Hội viên (chính thức, liên kết, danh dự) khi bị tước quyền công dân theo quy định của pháp luật thì đương nhiên bị xóa tên trong danh sách Hội viên của Hiệp hội.
- 2.** Hội viên tự nguyện xin ra khỏi Hiệp hội cần gửi đơn cho Ban Chấp hành Hiệp hội để được xem xét, quyết định việc rút tên ra khỏi danh sách Hội viên theo quy định của pháp luật và Điều lệ Hiệp hội.
- 3.** Quyền và nghĩa vụ của Hội viên chấm dứt sau khi Ban Thường vụ Hiệp hội thay mặt Ban Chấp hành Hiệp hội ra thông báo chấm dứt quyền và nghĩa vụ Hội viên theo quy định của pháp luật và Điều lệ Hiệp hội.
- 4.** Ban Thường vụ Hiệp hội thông báo bằng văn bản về danh sách Hội viên xin ra khỏi Hiệp hội, Hội viên bị khai trừ và Hội viên bị xóa tên cho tất cả các Hội viên khác biết, thời gian chậm nhất là không quá 60 (sáu mươi) ngày tính từ ngày có quyết định.

VII. HỒ SƠ VÀ THỦ TỤC XIN GIA NHẬP HỘI VIÊN ĐƯỢC THỰC HIỆN NHƯ THẾ NÀO?

1. Hồ sơ xin gia nhập Hội viên của VLA được tiến hành như Mẫu và yêu cầu kèm theo (Được đính kèm ở cuối trang).

2. Sau khi nhận được đơn và hồ sơ của doanh nghiệp, BCH Hiệp hội sẽ xét duyệt kết nạp trong vòng 1 tuần làm việc. BCH duyệt xét trên cơ sở thủ tục giấy tờ rõ ràng, hợp lệ, quy mô vốn và tình hình hoạt động kinh doanh tương đối ổn định và được đa số quá bán Ủy viên tán thành. Sau đó Văn phòng Hiệp hội sẽ thông báo và yêu cầu doanh nghiệp đóng hội phí để được cấp Giấy Chứng nhận Hội viên.

3. Hội phí gia nhập và hội phí hàng năm là bao nhiêu?

Kể từ 01/01/2016 đối với Hội viên mới quy định như sau:

a. Mức thu lệ phí gia nhập: Thu một lần khi gia nhập là: 1.000.000VNĐ

b. Mức thu hội phí từ 01/01/2016 như sau:

- Hội viên có vốn điều lệ dưới 100 tỷ VNĐ: 6.000.000VNĐ/năm

- Hội viên có vốn điều lệ trên 100 tỷ VNĐ: 10.000.000VNĐ/năm

Hội phí thu theo năm, sau khi nộp Văn phòng Hiệp hội sẽ cấp Giấy chứng nhận Hội viên cho năm đó.

Hội viên nào không đóng hội phí trong 02 năm liên tiếp, xem như vi phạm nghĩa vụ Hội viên (quy định tại điều 12 khoản b, Điều lệ hiện hành) sẽ trình BCH xóa tên trên danh sách Hội viên, thông báo cho FIATA (nếu đồng thời là hội viên FIATA).

Mức hội phí không phân biệt loại Hội viên. doanh nghiệp chuyển hội phí vào tài khoản ngân hàng theo thông báo của Văn phòng Hiệp hội (hoặc nộp trực tiếp tại Văn phòng Hiệp hội). Sau khi xác nhận hội phí đã nộp, Văn phòng Hiệp hội sẽ cấp Giấy Chứng nhận Hội viên VLA cho Hội viên mới (có giá trị trong năm đóng hội phí).

VIII. VIỆC XIN CẤP SERIAL ĐỂ IN ẤN VÀ SỬ DỤNG FBL NHƯ THẾ NÀO?

Hiện nay VLA được FIATA ủy quyền cấp mẫu để in và quản lý FBL (FIATA B/L) bằng số serial cho Hội viên VLA; như vậy nếu đã là Hội viên VLA sẽ được sử dụng mẫu FBL mà không nhất thiết phải là Hội viên của FIATA.

Thủ tục xin cấp: có đơn xin theo mẫu (xem phần Dowload trên trang web VLA), có mua bảo hiểm trách nhiệm vận chuyển tổng hợp (bảo hiểm cho forwarder), đơn sẽ được gửi qua thư điện tử về Văn phòng VLA theo địa chỉ (vla-hcm2@vla.com.vn Attn: Ms Lê Thị Thu Thủy). Nếu hợp lệ văn phòng sẽ cho số serial (ví dụ: VLA Seri No.MDC/013/00001. MDC là viết tắt tên của công ty). Hội viên sẽ tự in theo mẫu theo nhu cầu sử dụng của mình. Mẫu FBL mặt trước và mặt sau, màu sắc cũng như vị trí các logo có giới thiệu trên web của VLA mục download, phải được tuân thủ theo đúng mẫu, không được thêm bớt, kể cả màu sắc và các điều khoản có liên quan ở mặt sau vận đơn.