

Số: 20/VPHH

V/v: Báo cáo của VLA

TP.Hồ Chí Minh, ngày 24 tháng 4 năm 2020

Kính gửi: BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

Trả lời Công văn số 2567/BKHĐT-PTDN ngày 20/4/2020 của Quý Bộ V/v đề xuất các giải pháp, sáng kiến tháo gỡ khó khăn - Thúc đẩy sản xuất kinh doanh - Tái thiết nền kinh tế ứng phó với dịch Covid-19, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) xin có ý kiến như sau:

I. Tác động của đại dịch Covid-19 đối với ngành dịch vụ logistics Việt Nam

1- Đại dịch Covid-19 bùng nổ từ tháng 1/2020 đã tác động và ảnh hưởng mạnh mẽ đến tất cả các nền kinh tế toàn cầu, cả về kinh tế, tài chính, xã hội và sức khỏe con người. Đến ngày 22/4/2020 số người chết đã lên trên 170.000 người.

2- **Đại dịch đã làm gãy, đảo lộn hệ thống cung ứng toàn cầu, trong đó có hoạt động logistics.** Theo khảo sát của VLA, 20-50% hoạt động của các hội viên bị ảnh hưởng (giảm về hoạt động và doanh thu) tùy theo loại hình dịch vụ cung cấp. Dịch vụ logistics hàng không, đường bộ và đường sắt bị ảnh hưởng nhiều nhất, đặc biệt trong thời gian thực hiện cách ly xã hội. 80 % Hội viên VLA là Doanh nghiệp vừa và nhỏ, nên nhiều doanh nghiệp bị đình trệ sản xuất và một số doanh nghiệp sẽ giải thể nếu đại dịch kéo dài một thời gian nữa. Đại dịch đã cho chúng ta thấy không nên quá phụ thuộc vào một vài nền kinh tế hàng đầu thế giới trong chuỗi cung ứng, theo đó hoạt động Logistics bị tác động theo.

Tuy nhiên, nhìn ở góc độ khách quan, đại dịch Covid-19 cũng là một cơ hội để các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics xem xét lại chiến lược hoạt động, đa dạng hóa thị trường cung cấp dịch vụ, cải tổ bộ máy hoạt động của doanh nghiệp, tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ để nâng cao năng lực cạnh tranh và cắt giảm chi phí nhằm tối đa hóa hiệu quả hoạt động kinh doanh. Khủng hoảng cũng là lúc thị trường sàng lọc các doanh nghiệp theo cơ chế thuận tự nhiên, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cần biết nắm bắt cơ hội để có thể tìm ra con đường hợp tác, khôi phục hiệu quả, vượt qua khủng hoảng. Trước mắt là vị thế địa chính trị của Việt Nam, nhất là sau thắng lợi của việc chống đại dịch Covid-19, là việc thực hiện EVFTA, CPTPP tạo ra sự phát triển của hàng hóa xuất nhập khẩu và đón dòng vốn đầu tư chuyển dịch từ thị trường Trung Quốc của Mỹ, Nhật Bản và các nước EU. Việt Nam còn có lợi thế là 4 chuỗi cung ứng ngành hàng Điện thoại thông minh và linh kiện, máy tính và linh kiện điện tử, máy móc, phương tiện vận tải và phụ tùng nằm trong nhóm có tỷ trọng cao 40% đến 50% tỷ trọng XNK của VN đều liên quan đến các Quốc gia không ảnh hưởng nặng do Covid19 hoặc qua đỉnh dịch như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Asean. Đây là những lợi thế rất lớn để Bộ KHHD và Chính phủ có kế hoạch xúc tiến thu hút đầu tư hiệu quả giúp đất nước phục hồi kinh tế sớm.

II. Kiến nghị, giải pháp

Nhằm khôi phục và thúc đẩy dịch vụ logistics phát triển, trong năm 2020-2021, Ngành dịch vụ logistics Việt Nam cần tập trung vào 3 vấn đề chủ yếu là: Tài chính, hoạt động kinh doanh và nguồn nhân lực. Thay mặt các doanh nghiệp hội viên, Hiệp hội xin đưa ra một số kiến nghị như sau:

1. Vấn đề tài chính:

Khó khăn lớn nhất mà tất cả các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics phải đương đầu hiện nay là giải quyết vấn đề tài chính, nguồn vốn sản xuất kinh doanh. Để giải quyết vấn đề này, Hiệp hội xin kiến nghị nhà nước trong thời gian còn lại của 2020 và năm 2021 hỗ trợ mạnh mẽ doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics, qua việc:

1.1. Đẩy nhanh giải ngân các gói tín dụng, gói cứu trợ, hỗ trợ doanh nghiệp và người lao động, bảo đảm an sinh xã hội của Chính phủ đã đưa ra, một cách thuận lợi cho doanh nghiệp. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics sẽ tận dụng nguồn vốn vay từ các gói này và sử dụng có hiệu quả trong mở rộng kinh doanh, phát triển thị trường cung cấp dịch vụ logistics.

1.2. Hỗ trợ việc giảm chi phí cho doanh nghiệp, qua đó góp phần giảm chi phí logistics của sản xuất, xuất nhập khẩu và xã hội nói chung:

1.3. Lãi ưu đãi vốn vay ngân hàng và đơn giản hóa thủ tục vay.

1.4. Tận dụng việc giảm hoặc hoãn trả Thuế của doanh nghiệp: Tháng 7/2020 Chính phủ sẽ có Nghị định giảm thuế thu nhập Doanh nghiệp còn 15%- 17% cho SME.

1.5. Giảm chi phí về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải: Giảm phí cảng biển (không bao gồm phí xếp dỡ hàng hóa vì chỉ có hãng tàu nước ngoài được hưởng lợi do họ thu phí THC rất cao), cảng hàng không. Cụ thể: Giảm 50% hoặc miễn phí sử dụng kết cấu công trình cảng biển phụ vực Hải Phòng trong thời hạn 1 năm. Giảm chi phí vận tải đường bộ. Cụ thể: Giảm 20-30% phí cầu đường BOT, đường cao tốc cho các xe vận chuyển hàng hóa trong thời hạn 6 tháng đến 1 năm. (Bộ GTVT và Bộ Tài chính Trung Quốc đã ra thông báo giảm phí xây dựng cảng biển và thanh toán cho Quỹ bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu biển trong một thời gian 6 tháng. Theo đó, Trung Quốc sẽ giảm 50% Quỹ bồi thường thiệt hại và sẽ không tính phí xây dựng cảng biển cho hàng xuất nhập khẩu trong thời gian từ 1/3- 30/6/2020).

1.6. Kịp thời giảm giá xăng dầu theo giá thị trường thế giới. Giảm 30% phí kiểm định phương tiện vận tải đường bộ.

1.7. Bộ giao thông vận tải và Bộ Tài chính có những biện pháp kiểm soát các hãng tàu container nước ngoài không ban hành các phụ phí, tăng phụ phí, tăng cước trong thời gian 6 tháng sau dịch bệnh. Kiểm soát chặt chẽ các cảng, depot, CFS, ICD không tăng chi phí nâng hạ container, bốc xếp, lưu kho, phí LSS, và các phụ phí khác để hỗ trợ cắt giảm chi phí trực tiếp cho toàn bộ doanh nghiệp xuất nhập khẩu, logistics.

1.8. Hoãn hoặc miễn đóng bảo hiểm xã hội cho người lao động trong năm 2021.

1.9. Các cơ quan nhà nước, như Hải quan, các Bộ ngành liên quan cắt giảm thủ tục hành chính trong thông quan và kiểm tra chuyên ngành, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, không để xảy ra như vụ thông quan xuất khẩu 400.000 tấn gạo vừa qua. Trong thời gian 6 tháng không đưa ra các khoản thu phí mới cho doanh nghiệp Xuất Nhập Khẩu/Logistics, chấm dứt việc đưa ra các quy định không phù hợp Chỉ thị 16 của Thủ tướng Chính phủ như TP Hải Phòng và một số địa phương gây khó khăn và tổn kém cho Doanh nghiệp vận tải logistics dẫn đến phải thay đổi khi có sự phản ứng của Doanh nghiệp và can thiệp của Chính phủ.

1.10. Đề nghị vai trò quản lý logistics của Ủy ban 1899 cần phải được quan tâm và năng động hơn.

2. Các hoạt động kinh doanh:

2.1. Nhà nước (nhất là các cơ quan sứ quan, thương vụ tại nước ngoài) tạo điều kiện hỗ trợ doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics tăng cường công tác hợp tác quốc tế, xúc tiến thương mại, giới thiệu khách hàng và thị trường mới cho doanh nghiệp. Không phụ thuộc nhiều vào thị trường, khách hàng truyền thống.

2.2. Nhà nước tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển vận tải qua biên giới, vận tải đa phương thức trong điều kiện sau đại dịch qua việc làm việc với các nước láng giềng để giải quyết các vấn đề vướng mắc theo kiến nghị cụ thể của doanh nghiệp trong quá trình kinh doanh.

2.3. Tận dụng các FTA thế hệ mới, nhất là EVFTA: Nhà nước tăng cường công tác hướng dẫn cho doanh nghiệp trong việc thực hiện các hiệp định này; có cơ chế phối hợp tốt giữa các Bộ, ngành trong việc chỉ đạo các doanh nghiệp thực hiện.

2.4. Việt Nam cần có một chiến lược dài hạn về phát triển vận tải biển khi hơn 90% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam là thông qua các cảng biển. Phát triển nhanh các cảng biển nước sâu cho hoạt động nội vùng và toàn cầu. Vì Việt Nam hiện đang trở thành một trung tâm sản xuất và xuất khẩu lớn của khu vực. Mỹ và Nhật Bản đã có kế hoạch rút các nhà máy sản xuất hàng thiết yếu ra khỏi Trung Quốc về nước, hoặc chuyển sang các nước Đông Nam Á. (Nhật Bản đã quyết định chi 2,2 tỷ USD để hỗ trợ cho các Doanh nghiệp của Nhật Bản làm việc này).

2.5. Cần chọn một số Doanh nghiệp uy tín trong vận tải biển và dịch vụ logistics và tạo chính sách giúp họ có chiến lược đường dài (chính sách thuế, cho vay vốn ...). Chính phủ có thể kêu gọi các ngành nghề khác ủng hộ các đơn vị này.

2.6. Phát triển vận tải đường sắt trong hoạt động logistics. Trong giải quyết hàng tồn đọng với Trung Quốc, đã chứng minh ưu việt của vận tải đường sắt.

2.7. Phát triển vận tải hàng không bằng máy bay chuyên dụng chở hàng (Freightler) để nâng cao giá trị nông sản VN tiếp cận thị trường nước ngoài đặc biệt EU và Mỹ cũng như tận dụng nguồn nông sản chất lượng cao của 2 khối này cho Nhập khẩu.

3. Nguồn nhân lực - KHCN- Đào tạo

3.1. Đại dịch đã ảnh hưởng to lớn đến hoạt động và doanh thu của các hội viên. Nhiều hội viên nhỏ và vừa đã bị khủng hoảng nhân sự hoặc đứng trước nguy cơ giải thể do hậu quả của dịch bệnh gây ra. Để có thể hoạt động trở lại vấn đề quan trọng là có nguồn nhân lực đủ đáp ứng yêu cầu phục hồi và mở rộng kinh doanh sau đại dịch.

3.2. Tại QĐ 283/QĐ-TT 19/2/2020 của Thủ tướng Chính phủ đã xác định trong mục tiêu phát triển dịch vụ đến 2025 ngành dịch vụ logistics là “ngành dịch vụ tiềm năng, có hàm lượng tri thức và công nghệ...” “cần tập trung phát triển”. Vì vậy đề nghị Chính phủ / Bộ Khoa học công nghệ hỗ trợ VLA kinh phí để triển khai dự án e.DO, đây là một trong những Kế hoạch hành động theo chủ trương số hoá trong lĩnh vực logistics. Hiệp hội sẽ hỗ trợ hội viên trong công tác này, như đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng dự án e-DO và học tập trao đổi với các Hội viên lớn đang áp dụng các giải pháp công nghệ mới trong lĩnh vực dịch vụ logistics, nhằm hỗ trợ hội viên ứng dụng ngay vào hoạt động hàng ngày.

3.3. Phát huy kết quả ứng dụng trong thời gian đại dịch đẩy mạnh hoạt động Thương mại điện tử, e-logistics. Ứng dụng công nghệ số, đẩy mạnh các nội dung công việc qua cổng thông tin điện tử Chính phủ, nhất là khai báo hải quan, thanh toán thuế, đăng ký.....

3.4. Đề nghị nhà nước cần có dự án đào tạo logistics cho các cán bộ quản lý nhà nước – những người giúp lãnh đạo ban hành các văn bản liên quan vận tải và logistics và tổ chức thực hiện. Thực tế dịch Covid-19 đã cho thấy yếu kém này rất rõ qua chất lượng các văn bản ban hành từ Trung ương cho đến các Địa phương và việc tổ chức thực hiện, như vụ gạo xuất khẩu.

3.5. Đề nghị Chính phủ/ Văn phòng Chính phủ bảo trợ cho Hiệp hội VLA nghiên cứu đề án Chỉ số Logistics cấp Vùng nhằm thuận lợi hoá chính sách logistics để tạo nền tảng cho cộng đồng dịch vụ logistics. Dịch Covid-19 đã cho thấy hầu hết các địa phương đều hành động theo lợi ích cục bộ. Xây dựng và đánh giá chỉ số Logistics cấp vùng sẽ giúp các cơ quan quản lý cũng như địa phương có cách nhìn rõ ràng hơn về mối liên kết logistics giữa các địa phương trong từng vùng, từ đó có những cơ chế chính sách phù hợp.

Hiệp hội xin báo cáo các nội dung theo yêu cầu để Quý Bộ nghiên cứu, tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định.

Xin trân trọng cảm ơn và kính chào.

Nơi nhận:

- Như trên để báo cáo,
- Lưu VPHH

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

Chủ tịch



Lê Duy Hiệp