

**THAM LUẬN CỦA TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM – VINALINES
TẠI HỘI THẢO
HIỆP ĐỊNH THƯƠNG MẠI TỰ DO VIỆT NAM – LIÊN MINH CHÂU ÂU (EVFTA)**

Kính thưa: Các vị đại biểu đại diện cho :

- Bộ GTVT
- Bộ Công thương
- Cục hàng hải Việt Nam
- Hiệp hội các doanh nghiệp Châu Âu tại Việt Nam
- Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn.

Lời đầu tiên Tổng công ty hàng hải Việt Nam trân trọng cảm ơn sự tín nhiệm của Cục hàng hải Việt Nam đã tạo điều kiện cho Tổng công ty được trình bày tham luận tại hội thảo Hiệp định thương mại tự do Việt Nam – Liên minh Châu Âu EVFTA với tiêu đề **“Cơ hội và thách thức của doanh nghiệp Việt Nam trong việc tận dụng hiệp định EVFTA”**

Thưa các quý vị đại biểu, Nếu tính từ khi Việt Nam và EU nhất trí khởi động đàm phán Hiệp định thương mại tự do Việt Nam – Liên minh Châu Âu (sau đây gọi tắt là Hiệp định EVFTA) vào tháng 10/2010 cho tới khi Hiệp định này chính thức được Nghị viện Châu Âu phê chuẩn vào ngày 12/02/2020, Quốc hội Việt Nam phê chuẩn vào ngày 08/06/2020, quá trình đã kéo dài gần tròn 10 năm, EVFTA đã được ký kết ngày 30/6/2019, đó là một thông điệp tích cực về quyết tâm của Việt Nam trong việc thúc đẩy sự hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới trong bối cảnh tình hình kinh tế, chính trị thế giới đang có nhiều diễn biến phức tạp và khó đoán định.

Nếu được đưa vào thực thi, EVFTA sẽ là cú hích rất lớn cho xuất khẩu của Việt Nam, giúp đa dạng hóa thị trường và mặt hàng xuất khẩu, đặc biệt là các mặt hàng nông, thủy sản cũng như những mặt hàng Việt Nam vốn có nhiều lợi thế cạnh tranh. Những cam kết dành đối xử công bằng, bình đẳng, bảo hộ an toàn và đầy đủ cho các khoản đầu tư và nhà đầu tư của nhau trong Hiệp định IPA cũng sẽ góp phần tích cực vào việc xây dựng môi trường pháp lý và đầu tư minh bạch, từ đó Việt Nam sẽ thu hút nhiều nhà đầu tư hơn đến từ EU và các nước khác.

Theo các chuyên gia kinh tế, EVFTA được kỳ vọng góp phần làm GDP Việt Nam tăng thêm ở mức bình quân từ 2,18-3,25% (giai đoạn 2019-2023); từ 4,57%-5,30% (giai đoạn 2024-2028) và 7,07%-7,72% (giai đoạn 2029-2033). Đặc biệt, EVFTA sẽ mang lại cho các doanh nghiệp Việt Nam nhiều cơ hội, nhưng cũng đặt ra nhiều vấn đề thách thức.

1) Trước hết chúng tôi xin được trình bày sơ lược về thực trạng quan hệ giữa Việt Nam và EU trong các lĩnh vực trước khi EVFTA có hiệu lực:

***) Về xuất khẩu:**

Năm 2019, xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam sang EU đạt 41,54 tỷ USD, giảm 0,81% so với năm 2018. Các mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam sang EU là điện thoại các loại và linh kiện (đạt 12,21 tỷ USD, giảm 7,23%), giày dép các loại (5,03 tỷ USD, tăng 7,51%), máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện (4,66 tỷ USD, giảm 8,13%), hàng dệt may (4,26 tỷ USD, tăng 3,90%), máy móc, thiết bị, dụng cụ phụ tùng khác (2,51 tỷ USD, tăng 21,63%), hàng thủy sản (1,25 tỷ USD, giảm 13,07%) và cà phê (1,16 tỷ USD, giảm 14,91%). Các mặt hàng có mức tăng trưởng cao nhất trong năm 2019 là chất dẻo nguyên liệu (đạt 19,13 triệu USD, tăng 235,42%), giấy và các sản phẩm từ giấy (13,94 triệu USD, tăng 175,56%), máy ảnh, máy quay phim và linh kiện (30,70 triệu USD, tăng 139,83%), chè (8,20 triệu USD, tăng 132,98%) và dây điện và dây cáp điện (31,10 triệu USD, tăng 139,83%). Đáng lưu ý là một số mặt hàng xuất khẩu tăng trưởng giảm như sắt thép các loại (238,28 triệu USD, giảm 33,98%), hóa chất (38,35 triệu USD, giảm 16,83%), cao su (113,77 triệu USD, giảm 11,37%), hàng thủy sản (1,25 tỷ USD, giảm 13,07%) và cà phê (1,16 tỷ USD, giảm 14,91%).

***) Về nhập khẩu**

Năm 2019, nhập khẩu hàng hóa từ EU đạt 14,90 tỷ USD tăng 6,84% so với năm 2018. Các mặt hàng nhập khẩu chính của Việt Nam từ EU là máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng khác (đạt 3,91 tỷ USD, giảm 3,92%), máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện (2,51 tỷ USD, tăng 36,40%), dược phẩm (1,63 tỷ USD, tăng 13,50%), sản phẩm hóa chất (556,47 triệu USD, tăng 4,89%) và nguyên phụ liệu, dệt, may, da, giày (402,17 triệu USD, giảm 2,58%). Các mặt hàng có mức tăng

trưởng cao nhất trong năm 2019 là máy ảnh, máy quay phim và linh kiện (đạt 6,44 triệu USD, tăng 114,93%), ô tô nguyên chiếc các loại (135,83 triệu USD, tăng 74,64%), sản phẩm từ kim loại thường khác (15,98 triệu USD, tăng 73,64%), giấy các loại (77,80 triệu USD tăng 41,94%), đá quý, kim loại quý và sản phẩm (78,48 triệu USD, tăng 37,28%) và máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện (2,51 tỷ USD, tăng 36,40%). Đáng lưu ý là một số mặt hàng nhập khẩu tăng trưởng giảm như phế liệu sắt thép (59,69 triệu USD, giảm 53,14%), quặng và khoáng sản khác (4,95 triệu USD, giảm 29,17%), thuốc trừ sâu và nguyên liệu (81,16 triệu USD, giảm 27,42%), hóa chất (195,56 triệu USD, giảm 25,46%), phương tiện vận tải khác và phụ tùng (257,16 triệu USD, giảm 22,77%) và phân bón các loại (29,36 triệu USD, giảm 22,37%).

***) Về quan hệ thương mại.**

Cam kết mở cửa thị trường mạnh mẽ trong Hiệp định EVFTA chắc chắn sẽ thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam - EU, giúp mở rộng hơn nữa thị trường cho hàng xuất khẩu của Việt Nam. Với cam kết xóa bỏ thuế nhập khẩu lên tới gần 100% biểu thuế và giá trị thương mại mà hai bên đã thống nhất, cơ hội gia tăng xuất khẩu cho những mặt hàng Việt Nam có lợi thế như dệt may, da giày, nông thủy sản (kể cả gạo, đường, mật ong, rau củ quả), đồ gỗ, v.v. là rất đáng kể; đồng thời giúp người tiêu dùng Việt Nam được tiếp cận nguồn cung các sản phẩm và dịch vụ chất lượng cao từ EU trong các lĩnh vực như dược phẩm, chăm sóc sức khỏe, xây dựng hạ tầng và giao thông công cộng...

Cùng với việc tăng cường quan hệ tổng thể với EU, Hiệp định Thương mại tự do giữa Việt Nam và EU cũng tạo điều kiện rất tốt để Việt Nam và từng nước thành viên có thể mở ra những cơ hội hợp tác mới trên cơ sở lợi thế của từng nước, đưa hợp tác song phương giữa Việt Nam và từng nước thành viên ngày càng đi vào thực chất, bền vững.

***) Về đầu tư của EU vào Việt Nam**

Năm 2019, EU có 2.375 dự án (tăng 182 dự án so với năm 2018) từ 27/28 quốc gia thuộc Liên minh Châu Âu (EU) còn hiệu lực tại Việt Nam với tổng vốn đầu tư đăng ký 25,49 tỷ USD (tăng 1,19 tỷ USD) chiếm 7,70% số dự án của cả nước và chiếm 7,03% tổng vốn đầu tư đăng ký của các nước.

***) Về đầu tư của các doanh nghiệp Việt Nam vào EU**

Nhìn chung đầu tư Việt Nam sang EU là không nhiều, chủ yếu tập trung vào một số nước như Hà Lan, Séc, Đức. Tính đến hết nay 31/12/2018, Việt Nam có 78 dự án đầu tư sang 10 nước EU với tổng vốn đăng ký đạt khoảng 320,20 triệu USD.

2) Tác động của EVFTA đối với quan hệ XNK của hai bên:

Ngay khi Hiệp định có hiệu lực, EU sẽ xóa bỏ thuế nhập khẩu đối với khoảng 85,6% số dòng thuế, tương đương 70,3% kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang EU. Sau 7 năm kể từ khi Hiệp định có hiệu lực, EU sẽ xóa bỏ thuế nhập khẩu đối với 99,2% số dòng thuế, tương đương 99,7% kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam. Đối với khoảng 0,3% kim ngạch xuất khẩu còn lại, EU cam kết dành cho Việt Nam hạn ngạch thuế quan với thuế nhập khẩu trong hạn ngạch là 0%.

Như vậy, có thể nói gần 100% kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang EU sẽ được xóa bỏ thuế nhập khẩu sau một lộ trình ngắn. Cho đến nay, đây là mức cam kết cao nhất mà một đối tác dành cho ta trong các hiệp định FTA đã được ký kết. Lợi ích này đặc biệt có ý nghĩa khi EU liên tục là một trong hai thị trường xuất khẩu lớn nhất của ta hiện nay.

Ở chiều ngược lại, hàng hóa của Việt Nam nhập từ các thành viên EU cũng đa dạng. Điển hình như năm 2019, nước ta nhập khẩu mặt hàng máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện từ Iceland với trị giá đến gần 2,3 tỷ USD. Ngoài ra, Việt Nam cũng nhập khẩu nhiều máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng; dược phẩm; hàng tiêu dùng; ô tô nguyên chiếc; mặt hàng thực phẩm: Trứng, sữa, mật ong, thịt gà, thịt bò, rau củ xứ lạnh... từ các thành viên EU.

Với việc xóa bỏ ngay lập tức 85,6% dòng thuế giữa Việt Nam với EU, nhiều ngành hàng của Việt Nam sẽ có lợi thế vì giảm được chi phí nhập khẩu nguyên liệu sản xuất...

3) EVFTA là cơ hội, nhưng cũng là thách thức đối với các doanh nghiệp VN nói chung và ngành hàng hải nói riêng.

Do EU có thu nhập đầu người 36.000 USD/năm, cao hơn 3 lần thu nhập đầu người của Trung Quốc là 10.000 USD nên thị trường này hết sức khó tính,

đòi hỏi hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam phải đáp ứng tiêu chuẩn của các quốc gia EU mới tận dụng được thời cơ của EVFTA.

Bên cạnh những cơ hội, thì EVFTA cũng đặt các doanh nghiệp Việt Nam trước hàng loạt thách thức, trong đó, việc thực thi các cam kết trong EVFTA về các vấn đề thể chế, chính sách pháp luật sau đường biên giới, môi trường kinh doanh và chính sách, pháp luật ...

Theo các cam kết kèm theo thì yêu cầu về quy tắc nguồn gốc xuất xứ cũng rất chặt chẽ, thông thường các mặt hàng muốn được hưởng ưu đãi thuế quan thì nguyên liệu phải đáp ứng được một tỷ lệ về hàm lượng nội khối nhất định (nguyên liệu có xuất xứ tại EU hoặc Việt Nam). Đây là một thách thức lớn đối với các DN Việt bởi nguồn nguyên liệu cho sản xuất hàng xuất khẩu hiện nay chủ yếu được nhập khẩu từ Trung Quốc hoặc các nước trong ASEAN. Thêm vào đó là các yêu cầu bắt buộc về chất lượng, vệ sinh an toàn thực phẩm, dán nhãn, môi trường.. của EU rất khắt khe và không dễ để đáp ứng.

Hiện tại, hiểu biết về Hiệp định EVFTA của cộng đồng DN Việt Nam không nhiều. Hơn nữa, khả năng thay đổi để thích hợp với EVFTA cũng khá hạn chế khi có tới 40% DN khó cải thiện điều kiện lao động; 55% DN khó đầu tư vào công nghệ mới; 59% DN khó đáp ứng yêu cầu nội địa hóa... Tuy nhiên, sức ép cạnh tranh mà EVFTA mang lại được nhận định là sức ép cạnh tranh lành mạnh, có chọn lọc và theo lộ trình phù hợp. Do đó, EVFTA cũng là cơ hội, sức ép hợp lý để các DN Việt Nam điều chỉnh, thay đổi phương thức kinh doanh và nâng cao năng lực cạnh tranh của mình.

**) Đối với Ngành hàng hải:* EVFTA có thể ảnh hưởng đến triển vọng phát triển ngành ở 2 góc độ: (1) cam kết mở cửa thị trường của Việt Nam và EU trong lĩnh vực vận tải và phục vụ vận tải; (2) cam kết trong các lĩnh vực ảnh hưởng đến dung lượng thị trường dịch vụ logistics trên các góc độ quy mô, chất lượng dịch vụ, nhu cầu mở rộng công suất, thực hiện dịch vụ.

Hiệp định Thương mại tự do (EVFTA) giữa Việt Nam và Liên minh châu Âu khi có hiệu lực sẽ làm tăng quy mô thị trường xuất nhập khẩu hàng hóa. Dự kiến, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam đi EU sẽ tăng khoảng 20% vào năm 2020 và tăng 42,7% vào năm 2025. Ở chiều ngược lại, tăng trưởng nhập khẩu từ EU vào Việt Nam cũng sẽ gia tăng nhanh chóng, kéo theo nhu cầu lớn đối với hoạt động

của ngành hàng hải do đó EVFTA là cơ hội cho lĩnh vực vận tải biển và các cảng biển của Việt Nam phát triển. Nhưng làm thế nào, để lĩnh vực hàng hải “chớp” được cơ hội này, vươn lên để bứt phá?

+) Trước hết là đó là “đổi mới” tư duy của các doanh nghiệp đầu tư cảng biển. Hiện nay, chỉ có khoảng 10 cảng đủ điều kiện tiếp nhận tàu trọng tải cỡ trung bình thế giới. Hai cảng nước sâu là Lạch Huyện (Hải Phòng) và Cái Mép- Thị Vải (Bà Rịa- Vũng Tàu) là hai khu vực cảng được chính phủ quy hoạch là hệ thống cảng trung chuyển, có thể tiếp nhận tàu mẹ lên đến 150.000 DWT nhằm thu hút hàng hóa từ các Châu Âu, Châu Mỹ và đây là hai cụm cảng sẽ nhận được sự tác động mạnh mẽ khi hiệp định có hiệu lực.

Hiện nay đang có làn sóng dịch chuyển đầu tư vào Việt Nam và thời gian Hiệp định EVFTA có hiệu lực đang tới gần, đã đến lúc, các doanh nghiệp đầu tư cảng biển cần phải nâng cao năng lực hoạt động của các cảng biển lên gấp rưỡi, thậm chí gấp đôi để hút hàng hóa đến. Điều này, không chỉ tạo tâm lý an tâm đối với những tập đoàn nước ngoài muốn đầu tư lâu dài, mong muốn mở rộng hoạt động tại Việt Nam, mà còn thu hút những nhà đầu tư nước ngoài khác.

+) Thứ hai, đó là sự phối kết hợp của các ngành vận tải khác như đường bộ, đường sắt... để cải thiện khả năng kết nối của hệ thống cảng biển với những phương thức vận tải này, nhằm tận dụng năng lực vận chuyển hàng hóa vẫn còn dư thừa, đẩy nhanh giải tỏa hàng hóa, nâng cao năng lực tiếp nhận và thông qua hàng hóa, giảm chi phí vận tải, tạo sự cạnh tranh cho hàng hóa trong nước.

+) Thứ ba, ứng dụng tiến bộ của khoa học kỹ thuật vào trong hoạt động quản lý, khai thác hệ thống cảng biển, các hoạt động vận tải biển, kết nối giữa các cảng biển, các hãng tàu với các doanh nghiệp sản xuất, giảm bớt thủ tục không cần thiết để cải thiện chất lượng dịch vụ vận tải biển.

Hoạt động logistic có vai trò quan trọng đối với sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam khi Hiệp định EVFTA có hiệu lực, trong đó vận tải biển là một mắt xích quan trọng. Cải thiện chất lượng dịch vụ vận tải biển nói riêng và dịch vụ logistic nói chung, chỉ có thể thực hiện được nếu thực hiện song song giữa việc cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng cũng như cắt giảm các thủ tục hành chính không cần thiết.

Trong đó, vai trò “nhạc trưởng” vẫn thuộc về các cơ quan quản lý Nhà nước, còn chính quyền địa phương, các cơ quan, đơn vị liên quan cùng phối hợp với các đơn vị hàng hải xây dựng dịch vụ vận tải biển có chất lượng tốt, giá thành cạnh tranh, tạo lợi thế cho hàng hóa Việt Nam .

4) Kiến nghị của Tổng công ty hàng hải Việt Nam - Vinalines:

Tổng công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines) là một doanh nghiệp hàng đầu trong các lĩnh vực Vận tải Biển – Cảng biển – Dịch vụ hàng hải.

- Đội tàu biển của Vinalines gồm 69 chiếc với tổng trọng tải 1,523,519.89 tấn bao gồm các loại tàu Container, tàu hàng khô và tàu dầu.

-Về cảng biển: Vinalines hiện có vốn góp tại 16 doanh nghiệp khai thác cảng biển và 01 cảng sông trải dài trên khắp cả nước với 80 cầu cảng có tổng chiều dài hơn 13.428m, chiếm 23,53% tổng số cầu cảng và 30,37% tổng số chiều dài cầu cảng của cả nước. Các cảng biển do Vinalines nắm giữ đều có vị trí đặc biệt quan trọng trong lưu thông hàng hóa, phát triển kinh tế trong khu vực.

-Về dịch vụ hàng hải: Vinalines được bao phủ trên quy mô toàn quốc, đặc biệt trên các thành phố lớn và trải dọc theo các cảng biển lớn của đất nước. Các doanh nghiệp trong khối dịch vụ hàng hải đều là những doanh nghiệp lớn, là những con chim đầu đàn trong ngành dịch vụ hàng hải (có những doanh nghiệp với tuổi đời hơn 60 năm kinh nghiệm), được đầu tư bài bản với hệ thống trang thiết bị đồng bộ, hiện đại như hệ thống ICD Phước Long, ICD Nam Hòa, ICD Lào Cai, kho bãi CFS tại Đình Vũ, ... cũng như hệ thống đội xe vận tải hiện đại đáp ứng đầy đủ các dịch vụ vận tải nội địa (inland trucking) phủ rộng trên toàn quốc, làm hài lòng các đối tác với các yêu cầu đòi hỏi khắt khe, tiêu chuẩn dịch vụ cao của họ như: các hãng tàu NYK, MOL, K-line, ... và các khách hàng lớn từ các tập đoàn đa quốc gia trên thế giới đang kinh doanh tại Việt Nam.

Chắc chắn sau khi Hiệp định có hiệu lực từ 01/8/2020 sản lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu vào Việt Nam sẽ tăng mạnh. Nhu cầu vận chuyển sẽ tăng cao giữa Châu Âu và Việt Nam. Đây cũng là cơ hội rất lớn cho các DN Việt Nam nói chung và các DN của Vinalines nói riêng. Để tận dụng được cơ hội này, chúng tôi rất cần có sự quan tâm của Chính phủ, sự hỗ trợ của các cấp ban ngành để các

DN được hưởng các cơ chế ưu đãi và có đủ năng lực để tiếp nhận làn gió mới EVFTA, Vì vậy chúng tôi xin được kiến nghị như sau:

*) Đối với các doanh nghiệp vận tải biển:

Do đội tàu Vinalines hầu hết là những tàu nhiều tuổi, được đóng theo thể hệ cũ, khó đáp ứng được tiêu chuẩn vào các cảng của Châu Âu nên cũng rất khó dành được thị phần vận chuyển cho các đơn hàng xuất/nhập khẩu vào Châu Âu. Điều này đòi hỏi các DNVTB Việt Nam và Vinalines cần phải có kế hoạch rà soát và cơ cấu lại đội tàu để có thể tập trung nguồn tài chính cho bảo quản, bảo dưỡng những tàu còn trẻ, đảm bảo tình trạng kỹ thuật để đáp ứng yêu cầu khắt khe của các cảng biển Châu Âu. Vì thế đề nghị Chính phủ cần có chính sách hỗ trợ cho các DNVTB Việt Nam trong việc nâng cao năng lực đội tàu như: Đầu tư đóng mới, nâng cao tình trạng kỹ thuật, giảm thuế nhập khẩu cho các loại phụ tùng vật tư mà Việt Nam chưa sản xuất được, hoặc sản xuất được nhưng chưa được các tổ chức đăng kiểm quốc tế công nhận, miễn giảm thuế thu nhập cho đội ngũ thuyền viên, Dành thị phần cho các hàng hóa xuất khẩu từ Việt Nam cho đội tàu của Việt Nam và đảm bảo thị phần nhất định (30%) hàng hóa nhập khẩu từ Châu Âu vào Việt Nam.

*) Đối với các DN hoạt động trong lĩnh vực Cảng biển và Dịch vụ hàng hải :

Để thu hút đầu tư và nâng cao chất lượng dịch vụ của khối cảng biển và dịch vụ logistic khi hiệp định có hiệu lực nhằm đáp ứng yêu cầu khắt khe, tính chuyên nghiệp và nhanh chóng của hàng hóa XNK giữa Việt Nam và EU. Tổng công ty hàng hải Việt Nam xin kiến nghị như sau:

+) Đề nghị chính phủ có cơ chế ưu đãi về phí, lệ phí hàng hải, theo đó tiếp tục áp dụng mức phí ưu đãi tại Thông tư 261. Cụ thể

Sửa đổi TT90 để các tàu kích cỡ từ 50.000 GRT tiếp tục được giảm 40% so với mức phí tại các khu vực khác kể từ ngày 01/1/2021

Bổ sung cơ chế ưu đãi các tàu kích cỡ dưới 50.000 GRT được giảm 40% về phí và lệ phí hàng hải để khuyến khích các tàu gom hàng feeder từ các nước về trung chuyển tại CMTV và Lạch Huyện

+) Thủ tục Hải quan: xây dựng cơ chế ưu đãi cho hàng hóa transit vận chuyển giữa các cảng trong khu vực CMTV như là 1 cảng.

+) Thúc đẩy việc nạo vét tuyến luồng Cái Mép đến độ sâu chuẩn tắc -15.5m để kịp thời đón xu hướng tàu container lớn vào trực tiếp Cái Mép.

+) Hoàn thiện hệ thống giao thông kết nối đến khu cảng Cái Mép Thị Vải, bao gồm khép kín các đường vành đai 3, 4, Quốc lộ 51, cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu...

+) Xuất nhập khẩu hàng hóa tuyến xa sẽ tăng và các cảng nước sâu như Cái Mép, Lạch Huyện sẽ phát huy được lợi thế. Việc đầu tư Bến số 3,4 ở Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) và khu vực hậu cần logistics đồng bộ kể cả đầu tư tuyến đường sau bến 3, 4 là cần thiết để tăng năng xuất khai thác hàng hóa cho khu vực phía Bắc.

+) Điều chỉnh giá tối thiểu dịch vụ bốc xếp container xuất nhập khẩu tại khu vực Hải Phòng, Lạch Huyện, Cái Mép-Thị Vải tăng 10%, thời gian áp dụng từ 01/01/2021 và xây dựng lộ trình tăng giá trong vòng 3 năm tiếp theo để tiệm cận mức giá của các quốc gia trong khu vực.

+) Điều chỉnh tăng từ 15% giá dịch vụ bốc dỡ container vận chuyển bằng sà lan tại khu vực Cái Mép - Thị Vải.

+) Điều chỉnh giá tối thiểu dịch vụ bốc xếp container 20' có hàng phương án tàu->bãi (cần cầu bờ): điều chỉnh từ 260.000 đồng/cont lên 300.000 đồng/cont (chưa bao gồm VAT). Việc điều chỉnh tăng giá không làm phát sinh chi phí cho khách hàng và không làm thay đổi cơ cấu giá thành. Đối với container 20' rỗng, 40' có hàng và 40' rỗng phương án tàu->bãi (cần cầu bờ): giá dựa trên tỉ lệ giá của cont 20' có hàng đề xuất điều chỉnh nêu trên.

+) Điều chỉnh khung giá bốc dỡ container tác nghiệp Shipline bằng 90% giá Tàu-Bãi (CY) áp dụng từ 01/01/2021. Xây dựng lộ trình cân bằng mức giá của 2 tác nghiệp Shipline-CY trong 2 năm tiếp theo nhằm đảm bảo hiệu quả kinh doanh khai thác cảng.

+) Khi EVFTA có hiệu lực, kim ngạch XNK hai chiều sẽ tăng trưởng đáng kể vì thế đây là cơ hội để cải thiện và xây dựng một chuỗi cung ứng đủ mạnh, đủ tin cậy và chuyên nghiệp để làm chất xúc tác cho EVFTA được thực thi một cách hiệu quả nhất. Với tư duy đó, Tổng công ty hàng hải Việt Nam đã nghiên cứu dự án thành lập một trung tâm Logistic "**Việt Nam House**" tại Châu Âu. Với qui mô về cơ sở hạ tầng, phương tiện vận tải và bề dày kinh nghiệm quản lý trong các

lĩnh Vận tải biển quốc tế - Cảng Biển – Logistic của Vinalines, đặc biệt là khối cảng cửa ngõ CMTV - Lạch Huyện có thể tiếp nhận các tàu cỡ lớn của các MLO đi Châu Âu như MSC/CMA/Maersk.... Trên nền tảng này, chúng tôi sẽ liên kết với các đối tác để xây dựng lên một hệ thống dịch vụ Logistic có khả năng cung cấp dịch vụ door to door cho khách hàng ở hai thị trường Châu Âu và Việt Nam. Tại đầu cầu Châu Âu, dưới sự hỗ trợ của đại sứ quán Bỉ, chúng tôi đã đàm phán với đối tác chiến lược và dự kiến chọn Bỉ là nơi tập kết, chung chuyển hàng hóa, từ đây sẽ có một hệ thống mạng lưới các đơn vị đại lý, forwarder, các đơn vị vận tải đường bộ, đường hàng không tham gia vào chuỗi cung ứng này. Đối với hàng hóa EU xuất khẩu sang Việt Nam sẽ được hệ thống vệ tinh này thu gom trên toàn lãnh thổ Châu Âu đưa về “**Việt Nam House**” làm thủ tục xếp lên tàu vận chuyển về Việt Nam, tương tự như vậy đối với hàng hóa mà EU nhập khẩu từ Việt Nam cũng sẽ được tập kết về đây để rồi phân phát đi các địa chỉ của người nhận hàng trong khối EU. Với hệ thống cấu trúc đồng bộ như vậy sẽ tiết giảm đáng kể thời gian và chi phí Logistic cho hàng hóa thông thương tại hai khu vực địa lý này, tạo động lực cho kim ngạch XNK hai chiều tăng trưởng. Để thực hiện được dự án này, Chúng tôi rất cần có sự hỗ trợ của Chính phủ, các cấp ban ngành về thủ tục chính sách, về thuế và các hành lang pháp lý khác để dự án sớm đi vào khả thi.

Trên đây là nội dung bản tham luận của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về tác động của Hiệp định EVFTA đến ngành hàng hải Việt Nam và một số kiến nghị đề xuất để các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển, cảng biển và logistic có đủ năng lực thích ứng khi Hiệp định có hiệu lực.

Xin trân trọng cảm ơn sự quan tâm, theo dõi của quý vị và kính chúc toàn thể quý vị sức khỏe, chúc Hội thảo thành công.