MỘT SỐ BIỆN PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC TRÊN HÀNH LANG HẢI PHÒNG - HÀ NỘI - LÀO CAI - CÔN MINH

SOME SOLUTIONS TO IMPROVE STATE ADMINISTRATION OF MULTIMODAL TRANSPORT ON THE CORRIDOR HAIPHONG - HANOI - LAOCAI - CONMINH

PGS.TS. NGUYỄN HỒNG VÂN
Khoa Kinh tế, Trường ĐHHH Việt Nam

Tóm tắt

Vận tải đa phương thức (VTĐPT) ra đời mang lại nhiều lợi ích cho các bên tham gia. Hành lang VTĐPT Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh (Trung Quốc) phù hợp cho việc áp dụng mô hình VTĐPT đường sắt - đường bộ - đường biển. Tuyến hành lang kinh tế Hải Phòng - Hà Nội- Lào Cai- Côn Minh là một bộ phận quan trọng trong khu vực tự do thương mại Trung Quốc - ASEAN. Trong thời gian qua, mặc dù đã có một số chính sách cụ thể hóa (VTĐPT, logistics,...) của Nhà nước nhưng trong công tác triển khai vẫn còn chậm, cơ chế chính sách chưa đồng bộ, ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế đất nước. Với lý do trên, nghiên cứu Quản lý Nhà nước về VTĐPT trên hành lang Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh là cần thiết và cấp bách để phát triển VTĐPT ở các tỉnh Miền Bắc của nước ta.

Abstract

Multimodal Transport (VTĐPT) brings many benefits to the parties involved. The Haiphong - Hanoi - Lao Cai - ConMinh (China) Multimodal Transport Corridor is suitable for applying the mode of Multimodal Transport by rail - road - sea. This economic Corridor is an important part of a free trade area of China - ASEAN. In recent years, although there have been a number of specific Stage policies about Multimodal Transport, Logistics,....the work is still under slow deployment, policy mechanism is not synchronized, affecting the economic development of the country. For this reason, it is necessary and urgent to research State Administration of Multimodal Transport on the Haiphong - Hanoi - Lao Cai – ConMinh hallway to develop Multimodal Transport in the Northern provinces of Viet Nam.

1. Đặt vấn đề

Nhận thức về tầm quan trọng của tuyến vận tải trên hành lang Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh, Đảng, Nhà nước Việt Nam và Trung Quốc đã thống nhất tạo sự phát triển kinh tế của hai nước thông qua chủ trương hai hành lang - một vành đai kinh tế, trong đó có tuyến hành lang kinh tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh. Nhờ vị trí địa lý thuận lợi và hạ tầng giao thông có sẵn, hành lang này có vai trò đặc biệt trong việc kết nối các tỉnh phía Tây Trung Quốc với các nước ASEAN theo con đường ngắn nhất, khai thác lợi thế của cảng biển Hải Phòng. Hiện nay, dịch vụ vận tải đã được kết nối từ Hải Phòng tới tận Côn Minh. Bên cạnh đó, hành lang này có tuyến đường sắt liên vận quốc tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh vận tải hàng hoá quốc tế và trong nước. Tuyến hành lang kinh tế này cùng với vùng tam giác kinh tế trọng điểm Quảng Ninh - Hà Nội - Hải Phòng sẽ hoàn thiện để kết nối vào vùng kinh tế Bắc Bộ, thúc đẩy khu vực này cùng cả nước tăng trưởng mạnh mẽ. Như vậy cần có chính sách nâng cao hiệu quả quản lý trên tuyến vận tải này.

2. Nội dung

Cho đến thời điểm hiện nay, các lĩnh vực hoạt động hàng hải, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng không thuộc ngành Giao thông vận tải đều được điều chỉnh bởi bộ luật hoặc các luật chuyên ngành như: Bộ luật Hàng hải Việt Nam, Luật Giao thông đường bộ, Luật Đường sắt, Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật Hàng không dân dụng. Trong khi đó, loại hình vận tải đa phương thức này chưa có Luật riêng và chỉ mới chịu sự điều chỉnh của văn bản dưới luật, nên vẫn còn một số điểm hạn chế và bất cập. Chính vì vậy, việc làm cấp thiết hiện nay là hoàn thiện khung pháp lý và các cơ chế chính sách nhằm quản lý cũng như hỗ trợ tối đa cho các hoạt động kinh tế, thương mại giữa Việt Nam – Trung Quốc nói chung và trên tuyến vận tải Hải Phòng- Hà Nội- Lào Cai- Côn Minh nói riêng.

Trong các luật chuyên ngành, duy nhất chỉ có Bộ luật Hàng hải Việt Nam có một Điều (Điều 119 - Hợp đồng vận tải đa phương thức) có quy định những nội dung liên quan đến

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

vận tải đa phương thức quốc tế. Tuy nhiên, nội dung chủ yếu của Điều luật này chỉ quy định về mối quan hệ, giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức với người gửi hàng. Còn lại các luật chuyên ngành khác không có nội dung nào quy định về hoạt động vận tải đa phương thức, mà chỉ quy định các vấn đề liên quan đến an toàn, kết cấu hạ tầng đường bộ, phương tiện tham gia giao thông đường bộ...; quy hoạch, xây dựng bảo vệ kết cấu hạ tầng, an toàn giao thông đường thủy nội địa...; quy hoạch, xây dựng bảo vệ kết cấu hạ tầng, an toàn giao thông đường sắt, đường sắt đô thị...; quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng, cảng hàng không dân dụng, bảo đảm an toàn hàng không... Như vậy, giữa Bộ luật Hàng hải Việt Nam và các luật chuyên ngành chưa có "tiếng nói chung" về hoạt động vận tải đa phương thức.

Về văn bản dưới luật, ở Việt Nam nói chung cũng như trên hành lang Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh nói riêng, những vấn đề liên quan đến vận tải đa phương thức được quy định trong một số văn bản dưới luật sau: Nghị định 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức thay thế Nghị định 125/2003/NĐ-CP về vận tải đa phương thức; Nghị định 89/2011/NĐ- CP sửa đổi bổ sung Nghị định 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức; Văn bản hợp nhất 03/VBHN- BGTVT năm 2013 hợp nhất Nghị định về vận tải đa phương thức do Bộ Giao thông vận tải ban hành ngày 12 tháng 07 năm 2013; Thông tư 45/2011/TT-BTC về quy định thủ tục Hải quan đối với hàng hóa vận tải đa phương thức quốc tế; Nghị định số 154/2005/NĐ-CP ngày 15/12/2005 của Chính phủ quy định thủ tục Hải quan, chế độ kiểm tra, giám sát Hải quan, trong đó có Điều 17 hướng dẫn về thủ tục Hải quan đối với hàng hóa chuyển khẩu và Điều 19 hướng dẫn về thủ tục Hải quan đối với hàng hóa quá cảnh. Nghị định này sẽ được thay thế bằng Nghị định 08/2015/NĐ-CP Qui định chi tiết và biện pháp thi hành luật Hải quan về thủ tục Hải quan, kiểm tra giám sát, kiểm soát Hải quan (có hiệu lực từ 15.3.2015). Công văn 3038/TCHQ-GSQL thực hiện Thông tư 45/2011/TT-BTC; Thông tư số 08/2004/TTLT-BTM- BTC-BGTVT, ngày 17/12/2004 của 03 Bộ: Thương mại, Tài chính, Giao thông vận tải về việc hướng dẫn thực hiện dịch vụ trung chuyển hàng container tại các cảng biển Việt Nam. Thông tư này được xem là phù hợp với nhu cầu tất yếu, khách quan của thị trường và đáp ứng với nguyện vọng của các doanh nghiệp muốn tham gia kinh doanh loại hình dịch vụ này, bởi lẽ Thông tư áp dụng đối với các doanh nghiệp cảng biển và các tổ chức, cá nhân có liên quan, không giới hạn đối tượng áp dụng, mà chỉ quy định các điều kiện về cảng biển, hàng hóa, xử lý hàng hóa và thanh toán dịch vụ trung chuyển hàng container. Nếu doanh nghiệp nào, tổ chức cá nhân nào thấy đủ điều kiện là có quyền đăng ký kinh doanh dịch vụ trung chuyển hàng container tại cảng biển mà không cần phải xin phép. Đó là "tính mở" của Thông tư 08 đối với loại hình dịch vụ này mà trước đây bất cứ một doanh nghiệp nào muốn kinh doanh dịch vụ trung chuyển hàng container đều phải xin giấy phép.

Qua đánh giá các văn bản pháp quy liên quan đến vận tải đa phương thức hiện nay ở Việt Nam có thể thấy, nếu so sánh với Công ước vận tải đa phương thức quốc tế do Liên Hợp Quốc ban hành và Hiệp định khung của ASEAN về vận tải đa phương thức mà Việt Nam tham gia thì Nghị định 87/2009/NĐ-CP ở Việt Nam có qui định thêm hình thức vận tải đa phương thức nội địa. Tuy nhiên sự tách biệt giữa hai loại hình vận tải này vẫn đang là vấn đề gây tranh cãi từ hai phía là doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước, bởi sự tách biệt này đang gây ra một số khó khăn cho chính các doanh nghiệp vận tải trong nước so với các doanh nghiệp vận tải nước ngoài vì ngày 15/3/2010, Bộ Tài chính ban hành Công văn 3055/BTC-TCT về thuế giá trị gia tăng (GTGT) đối với vận tải quốc tế. Theo Công văn này, các hợp đồng vận tải quốc tế, bao gồm cả chặng vận tải nội địa... đều được hưởng mức thuế GTGT là 0%. Trong khi hiện nay, tất cả các hợp đồng vận tải trong nước, kể cả theo hình thức đa phương thức, hiện đều phải chịu thuế GTGT 10%. Như vậy, về nguyên tắc, vận tải nội địa đã bị thiệt so với vận tải đa phương thức quốc tế.

Mặt khác, nếu doanh nghiệp trong nước được thuê vận tải hàng hóa quốc tế chặng nội địa, thì đương nhiên thuế GTGT tại hóa đơn do doanh nghiệp vận tải trong nước xuất ra sẽ hoàn lại cho người thuê. Như vậy, không những doanh nghiệp có hợp đồng vận tải đa phương thức quốc tế đã không mất thuế GTGT, mà ngược lại còn được hoàn thuế cho những chặng vận tải thuộc nội địa.

Thông tư 45/2011/TT-BTC về quy định thủ tục hải quan đối với hàng hóa vận tải đa phương thức quốc tế còn rườm rà và yêu cầu nhiều chứng từ hơn đối với hàng hóa quá cảnh và chuyển khẩu thông thường.

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

*** Những hạn chế của quản lý Nhà nước về VTĐPT trên hành lang Hải Phòng- Hà Nội- Lào Cai - Côn Minh.**

Từ những phân tích ở trên, ta thấy những khó khăn, bất cập và nguyên nhân hạn chế của quản lý Nhà nước về VTĐPT gồm:

- Nguyên nhân về chính sách quản lý để phát triển tuyến vận tải Hải Phòng- Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh là do sự bất cập về hệ thống luật pháp. Cho đến thời điểm hiện nay, các lĩnh vực hoạt động đường bộ, đường sắt,.. thuộc ngành Giao thông vận tải đều được điều chỉnh bởi bộ luật hoặc các luật chuyên ngành như Luật Giao thông đường bộ, Luật Đường sắt,... Trong khi đó, loại hình vận tải đa phương thức này chỉ mới chịu sự điều chỉnh của văn bản dưới luật, nên vẫn còn một số điểm hạn chế và bất cập.

- Ngoài ra, tính ổn định của các văn bản về lĩnh vực vận tải không cao, các Nghị định, Thông tư thay đổi nhiều lần làm ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh vận tải của doanh nghiệp. Ví dụ như Nghị định 89/2011/NĐ-CP sửa đổi bổ sung một số điều trong Nghị định số 87/2009/NĐ-CP liên quan đến quy định các đối tượng được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

Cho đến thời điểm này, tức là gần 4 năm thực hiện theo Nghị định sửa đổi đã phát sinh nhiều điều kiện vô tình gây thiệt hại cho các doanh nghiệp vận tải đa phương thức nội địa, do việc phân chia thành doanh nghiệp nội địa và doanh nghiệp nước ngoài (trong Nghị định) đã làm cho các doanh nghiệp vận tải nội địa phải chịu mức thuế giá trị gia tăng là 10%, trong khi các doanh nghiệp vận tải nước ngoài được hưởng mức thuế là 0%.

Nghị định 87/ NĐ- CP 2009 mới chỉ qui định điều kiện kinh doanh và cấp giấy phép kinh doanh VTĐPT chứ không qui định chế tài đối với doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT mà không có giấy phép kinh doanh VTĐPT. Mặt khác, việc quản lý các doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT nói chung và trên hành lang Hà Nội- Hải Phòng- Lào Cai- Côn Minh nói riêng còn buông lỏng, Bộ Giao thông vận tải chỉ quản lý các doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT thông qua việc cấp giấy phép kinh doanh VTĐPT, xác nhận mẫu chứng từ VTĐPT mà không biết doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT trong quá trình thực hiện VTĐPT có gặp khó khăn gì không.

Các quy định về vận tải hàng hóa còn thiếu nhiều nội dung, chưa được chặt chẽ, đặc biệt là đối với vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng. Gần đây nhất, Tổng cục đường bộ mới đề xuất đề án "Đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả theo hướng nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông".

- Các văn bản quy phạm pháp luật về an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ vận tải chưa được chi tiết cụ thể, chưa có quy định về một quy trình quản lý an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ vận tải để có thể áp dụng toàn quốc.

Tổ chức vận tải trong từng phương thức trên hành lang (vận tải bộ, sắt) được cải thiện đáng kể. Tuy nhiên kết nối giữa các phương thức vận tải còn nhiều hạn chế. Quan trọng hơn là vẫn chưa có nghiên cứu cụ thể nào để phối hợp hiệu quả vận tải đa phương thức trên hành lang này. Chính bởi vậy, các chính sách đề xuất từ phía các cơ quan địa phương còn mang tính manh mún.

- Chưa có đủ các quy định để đẩy mạnh, khuyến khích việc áp dụng công nghệ tin học, phương pháp quản lý mới trong công tác quản lý.

Từ số liệu dự báo Bảng 1, 2, 3 dưới đây, chúng ta thấy rằng số lượng hàng hóa vận chuyển trên các khu đoạn trên tuyến Hải Phòng – Lào Cai bằng đường bộ, đường sắt và khối lượng hàng XNK và quá cảnh chở bằng container trên tuyến đường sắt, đường bộ Hải Phòng- Lào Cai có xu hướng tăng theo các năm, điều này tạo thuận lợi cho việc phát triển VTĐPT trên hành lang này bằng đường sắt và đường bộ.

Bảng 1. Dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển container trên các khu đoạn tuyến đường sắt Hải Phòng – Lào Cai (chưa kể hàng quá cảnh của Trung Quốc)

Đơn vị: 10^3teu

Khu đoạn	2003	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Hải Phòng - Yên Viên	7.3	14	36	70	130	152	191
Yên Viên - Việt Trì	6.2	12	31	61	114	133	168
Việt Trì - Lào Cai	3.5	7	19	37	70	82	103

Nguồn: Tác giả dự báo trên cơ sở số liệu của Viện nghiên cứu Chiến lược- Bộ Giao thông vận tải đến 2020.

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

Bảng 2. Dự báo tỉ lệ vận chuyển container trên các khu đoạn trên tuyến đường bộ Hải Phòng - Lào Cai (chưa kể hàng quá cảnh của Trung Quốc)

Đơn vị: 10^3teu

Khu đoạn	2003	2010	2015	2020	2025	2030
Số lượng						
Hải Phòng - Yên Viên	339	510	699	960	1.097	1.277
Yên Viên - Việt Trì	117	175	240	330	377	439
Việt Trì - Lào Cai	20	30	41	56	64	75
Nhịp tăng						
Hải Phòng - Yên Viên		6.0	6.5	6.5	6.8	7.1
Yên Viên - Việt Trì		6.0	6.5	6.5	6.8	7.1
Việt Trì - Lào Cai		6.0	6.5	6.5	6.8	7.1

Nguồn: Tác giả dự báo trên cơ sở số liệu của Viện nghiên cứu Chiến lược- Bộ Giao thông vận tải đến 2020.

Bảng 3. Khối lượng hàng XNK và quá cảnh chở bằng container trên tuyến đường sắt, đường bộ Hải Phòng - Lào Cai.

Đơn vị: 10^3teu

Khu đoạn	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Đường sắt						
Hải Phòng - Yên Viên	20	76	138	230	289	358
Yên Viên - Việt Trì	18	71	129	214	270	334
Việt Trì - Lào Cai	12	59	105	170	217	269
Đường bộ						
Hải Phòng - Yên Viên	339	510	699	960	1.140	1.345
Yên Viên - Việt Trì	117	175	240	330	392	462
Việt Trì - Lào Cai	20	30	41	56	67	78

Nguồn: Tác giả dự báo trên cơ sở số liệu của Viện nghiên cứu Chiến lược- Bộ Giao thông vận tải đến 2020.

3. Kết luận

Qua khảo sát thực tế và kinh nghiệm của một số nước trong khu vực, việc phát triển và nâng cấp tuyến đường sắt từ Hà Nội và Hải Phòng có vai trò chiến lược quan trọng đối với sự phát triển của toàn hành lang. Ngoài ra, theo phương án đề xuất của Bộ giao thông vận tải là chuyển dịch thị phần vận chuyển container bằng đường bộ trên hành lang này sang vận chuyển bằng đường sắt, nhằm giảm tải cho mạng lưới giao thông đường bộ. Nếu phương án này được tổ chức thực hiện sẽ giảm đáng kể lượng xe container trên các quốc lộ 5 và 70. Để đạt được hiệu quả cân bằng cả về phía doanh nghiệp và cơ quan quản lý, cần thiết có sự hỗ trợ Nhà nước trong việc nâng cấp cải tạo đường sắt trong các khu vực đầu mối như cảng Hải Phòng, cảng Chùa Vẽ, đóng mới toa xe, tiến tới giảm chi phí vận chuyển đường sắt. Song song với nó, cơ quan quản lý cũng cần có chế tài nghiêm để xử phạt việc vận chuyển container loại 40 feet trở lên trên hành lang đường bộ từ Hà Nội – Hải Phòng.

Tóm lại, các cơ chế chính sách quản lý để phát triển vận tải trên hành lang nên tập trung vào các vấn đề sau:

Thứ nhất, đề xuất các giải pháp đồng bộ, tổng thể để tái cơ cấu lại thị phần đảm nhận của từng phương thức trên hành lang, cụ thể để tăng thị phần vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt trên tuyến đường dài, giảm tỷ lệ vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ.

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

Thứ hai, xây dựng cơ chế chính sách mang tính chất kết nối các phương thức, liên hoàn trong khâu dịch vụ, tạo thuận lợi cho các chủ hàng, doanh nghiệp tham gia hoạt động trên hành lang.

Cụ thể các biện pháp về cơ chế chính sách quản lý vận tải trên hành lang này sẽ tập trung vào các nội dung sau:

*** Hoàn thiện chính sách và luật pháp nhằm phát triển có hiệu quả vận tải đa phương thức.**

Hiện phần lớn doanh nghiệp vận tải nước ta mới tham gia vận chuyển hàng hóa ở một vài công đoạn trong hoạt động VTĐPT, chỉ số ít doanh nghiệp có đủ năng lực vận chuyển hàng hóa theo VTĐPT quốc tế. Đây là vấn đề đáng lo cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics. Nếu doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics không tiến tới VTĐPT quốc tế và dịch vụ logistics trọn gói sẽ rất khó cạnh tranh, khi năm 2014, doanh nghiệp nước ngoài được tham gia 100% vốn vào thị trường Việt Nam.

Vì vậy, để các doanh nghiệp kinh doanh khai thác VTĐPT nói chung và khai thác VTĐPT nói riêng trên hành lang Hải Phòng- Hà Nội- Lào Cai- Côn Minh mạnh lên, ngoài sự nỗ lực của các doanh nghiệp, cần có sự hỗ trợ của Nhà nước thông qua việc:

- Ban hành luật về kinh doanh VTĐPT. Trước mắt, cần chỉnh sửa hệ thống văn bản dưới Luật như bỏ khái niệm về VTĐPT trong Điều 2 và Qui định về kinh doanh VTĐPT nội địa (Điều 9) trong Nghị định 87/ 2009/NĐ- CP về vận tải đa phương thức cho phù hợp với thông lệ quốc tế vì không có định nghĩa VTĐPT nội địa trong các Công ước, qui tắc cũng như Hiệp định khung ASEAN về VTĐPT. Sửa đổi Điều 2, Điều 3 trong Thông tư 45/ TT- BTC 2011 hướng dẫn thủ tục Hải quan về hàng hóa VTĐPT là hàng hóa VTĐPT khi làm thủ tục Hải quan là doanh nghiệp chỉ cần xuất trình chứng từ chứng minh hàng hóa mình đang vận chuyển là hàng VTĐPT như: Nộp 01 bản photocopy từ bản chính Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế do Bộ Giao thông vận tải cấp (chỉ nộp lần đầu khi làm thủ tục hải quan tại một Chi cục Hải quan) và xuất trình bản chính để công chức hải quan kiểm tra, đối chiếu; Nộp 01 bản chính chứng từ vận tải đa phương thức quốc tế (theo mẫu đã được đăng ký với Bộ Giao thông vận tải) và nộp 01 bản chính bản khai hàng hóa vận tải đa phương thức quốc tế (bao gồm các tiêu chí sau: Số thứ tự, tên hàng, số lượng, trọng lượng, trị giá) mà không phải xuất trình thêm Bộ hồ sơ yêu cầu đối với thủ tục hàng hóa quá cảnh hay hàng chuyển cảng để tạo thuận lợi cho thủ tục hải quan đối với hàng hóa VTĐPT.

- Tăng cường quản lý Nhà nước đối với các doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT thông qua việc tăng cường kiểm tra giám sát các doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT. Cần có chế tài buộc các công ty kinh doanh giao nhận kho vận nói chung và kinh doanh VTĐPT nói riêng phải xin giấy phép kinh doanh VTĐPT, đăng ký mẫu vận đơn VTĐPT.

- Có những chính sách khuyến khích cụ thể về thuế cho doanh nghiệp vận tải trong nước kinh doanh VTĐPT như giảm thuế suất thuế giá trị gia tăng từ 10% xuống còn 5% để khuyến khích các doanh nghiệp vận tải nội địa nâng cao khả năng cạnh tranh của mình khi khai thác VTĐPT.

- Hỗ trợ lãi suất, nguồn vốn để các doanh nghiệp Việt Nam liên kết, nâng cấp dịch vụ theo phương thức VTĐPT quốc tế để nâng cao sức cạnh tranh, giữ thị trường nội địa cho các doanh nghiệp Việt Nam.

- Ngoài các cơ chế trên, cơ chế đặc thù cho tuyến này là việc việc quy định mức thu, quản lý và sử dụng phí sử dụng lề đường, bến bãi, mặt nước đối với các phương tiện vận chuyển hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu ra, vào bến, bãi chỉ nên áp dụng tại một điểm trên hành lang, nếu hàng vận chuyển chiều từ Hải Phòng đến Lào Cai thì chỉ nên thu phí sử dụng lề đường, bến bãi tại Hải Phòng, và chiều ngược lại, phí này nên chỉ thu tại Lào Cai, tránh trường hợp thu phí sử dụng lề đường, bến bãi cả hai đầu khiến cho chi phí vận chuyển hàng hóa tăng quá cao.

- Cần bổ sung vào Nghị định thư đường sắt biên giới Việt Trung là Trung Quốc hỗ trợ Việt Nam trong việc nâng cấp tuyến đường sắt từ khổ đường 1000mm lên khổ 1435 mm để đẩy nhanh tiến độ nâng cấp đường sắt khổ rộng của Việt Nam từ Hải Phòng đi Lào Cai và nối với đường sắt khổ 1435mm tại Côn Minh (Trung quốc).

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

*** Xây dựng khung chính sách phát triển vận tải đa phương thức, các chính sách khuyến khích phát triển Vận tải đa phương thức như sau:**

+ Có chính sách khuyến khích đầu tư vốn phát triển kết cấu hạ tầng GTVT cho phương thức vận tải được ưu tiên và phương tiện vận tải tạo cơ sở vật chất cho Vận tải đa phương thức, tập trung cho lĩnh vực đường sắt, đường bộ trong VTĐPT hàng container.

+ Ban hành chính sách cho phép các nhà kinh doanh Vận tải đa phương thức của Việt Nam liên doanh với các nhà kinh doanh Vận tải đa phương thức có tiềm năng của nước ngoài để tìm thị trường cho dịch vụ Vận tải đa phương thức của ta. Hiện nay việc mở rộng đầu tư ra nước ngoài của doanh nghiệp nói chung chịu sự điều chỉnh của các văn bản pháp quy như Nghị định 78/2006/NĐ-CP ngày 9/8/2006 quy định về đầu tư trực tiếp nước ngoài; hay Nghị định 121/2007/NĐ-CP ngày 25/7/2007 quy định về hoạt động đầu tư trực tiếp nước ngoài của ngành dầu khí; Nghị định 17/2009/NĐ-CP về sửa đổi Nghị định 121/2007/NĐ-CP,….Thực tế thì chỉ có ngành dầu khí là đã xây dựng được bộ văn bản bao gồm quy định về cấp phép, quản lý hoạt động, chuyển vốn đầu tư, quản lý tài chính là tương đối đầy đủ. Điều này đã hỗ trợ tương đối tốt cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực dầu khí mở rộng địa bàn kinh doanh ngoài lãnh thổ Việt Nam. Như vậy về mặt dài hạn, kinh nghiệm của ngành dầu khí sẽ rất hữu ích để Bộ GTVT phối hợp Bộ Kế hoạch đầu tư nghiên cứu đề xuất các văn bản pháp quy tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho các doanh nghiệp VTĐPT của Việt Nam tham gia hoạt động đầu tư ra nước ngoài.

+ Ban hành chính sách bảo hộ ngành vận tải trong nước. Trong lĩnh vực vận tải quốc tế, nhiều nước đã có những quy định rất cụ thể nhằm khuyến khích việc chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng các phương tiện vận tải của quốc gia đó. Sự khuyến khích đó được thể hiện qua chính sách kinh tế, tài chính như: Ưu đãi về thuế, tài trợ đầu tư phương tiện, quản lý chặt sự tham gia thị trường vận tải của các doanh nghiệp nước ngoài. Để hướng tới mục tiêu tăng thị phần hàng hoá xuất nhập khẩu cho đội tàu biển quốc gia, nhà nước cần có những chính sách và biện pháp thiết thực để điều tiết thị trường vận tải, bảo hộ đội tàu nước ngoài mở thêm tuyến, đưa thêm tàu về khai thác thị trường Việt Nam khi các đội tàu Việt Nam có đủ năng lực đảm nhận, đặc biệt là vận tải container và vận tải nội địa. Ngoài ra để đảm bảo môi trường kinh doanh lành mạnh, bình đẳng, cần có sự quản lý của nước ta đối với những trường hợp các hãng tàu nước ngoài vi phạm các quy định về mở tuyến vận tải, đăng ký mức cước hoặc có những hành động cạnh tranh không lành mạnh khác để giảm thuế.

+ Cần tiến hành đổi mới toàn diện cơ chế chính sách, tạo động lực cho sự phát triển ngành vận tải hàng hoá đường bộ. Đối với ngành vận tải hàng hóa đường bộ trong giai đoạn hiện nay có những đặc trưng rất cơ bản đó là hạt nhân chính của ngành là khối kinh tế tư nhân. Để lực lượng này tham gia tích cực và đóng góp hiệu quả vào hoạt động vận tải, về phía Nhà nước cần tập trung vào các vấn đề như: Đơn giản hóa các thủ tục có liên quan đến vận tải và giao nhận hàng hóa; Xây dựng hệ thống pháp lý hoàn chỉnh, rõ ràng, minh bạch, nhất quán; Phát triển nguồn nhân lực đáp ứng được vận tải đa phương thức; Phối hợp chặt chẽ giữa các phương thức vận tải; Có chính sách khuyến khích đối với vận tải đa phương thức.

Kinh nghiệm nhiều nước trên thế giới cho thấy, không cần phải tất cả các phương thức vận tải tham gia phục vụ chuyên chở hàng hoá trong buôn bán quốc tế phải mạnh mới thực hiện quyền vận tải hàng hoá, mà trong quá trình mở rộng và phát triển kinh tế đối ngoại, phải coi trọng việc tăng cường liên kết các công ty vận tải giữa trong nước và quốc tế để cho thị trường vận tải được thông suốt. Việc liên kết Vận tải đa phương thức giúp cho người kinh doanh VTĐPT thâu tóm được tất cả mọi khâu của quá trình đưa hàng xuất nhập khẩu từ nơi sản xuất đến cơ sở của người mua.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, có hiệu lực kể từ ngày 15/12/2009.

[2] Nghị định số 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, có hiệu lực kể từ ngày 25/11/2011.

[3] Nghị định thư sửa đổi và thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Việt Nam và Trung Quốc ký ngày 11/10/2011.

[4] Công văn 3055/BTC-TCT của Bộ Tài chính về thuế giá trị gia tăng (GTGT) đối với vận tải quốc tế 15/3/2010.

Người phản biện: PGS.TS. Đặng Công Xưởng; TS. Nguyễn Hữu Hùng

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com