

Phát triển Logistics hành lang kinh tế Đông-Tây bằng cơ chế chính sách

07/08/2022

Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) nằm trong mạng các hành lang kinh tế trong Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS). Hành lang này dài 1.450km, đi qua 4 nước, bắt đầu từ TP. Mawlamyine (Myanmar), qua Thái Lan, Lào và kết thúc trên lãnh thổ Việt Nam. Theo các chuyên gia cho rằng logistics qua tuyến này còn yếu và để phát triển cần rất nhiều yếu tố trong đó cần xây dựng các chính sách liên kết vùng trên cơ sở tận dụng thế mạnh mỗi vùng, tránh các vùng lân cận cạnh tranh lẫn nhau cho cùng loại dịch vụ. Các cảng ở khu vực miền Trung có thể định hướng thu hút hàng rời từ miền Trung và Nam Lào. Đồng thời, cần nâng cao chất lượng, năng lực hạ tầng để hàng hóa lưu thông thuận lợi.

Ngày 4/8, UBND TP. Đà Nẵng đã tổ chức Diễn đàn Phát triển dịch vụ logistics trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây.

Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) nằm trong mạng các hành lang kinh tế trong Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS). Hành lang này dài 1.450km, đi qua 4 nước, bắt đầu từ TP. Mawlamyine (Myanmar), qua Thái Lan, Lào và kết thúc trên lãnh thổ Việt Nam tại TP. Đà Nẵng.

Sự ra đời của hành lang kinh tế Đông - Tây sẽ đem lại lợi ích thiết thực và lâu dài cho các quốc gia thành viên. Đồng thời, đây là cơ hội cho các quốc gia tiếp cận tốt hơn các nguồn tài nguyên khoáng sản, hải sản và năng lượng phục vụ cho các ngành sản xuất và chế biến; tạo điều kiện thúc đẩy thương mại xuyên biên giới; mở cửa cho hàng hoá của các quốc gia trong hành lang thâm nhập vào các thị trường đầy tiềm năng của Nam Á, Đông Á, Châu Âu và Châu Mỹ...



Đại diện lãnh đạo Hiệp hội VLA, ông Đào Trọng Khoa - Phó Chủ tịch Thường trực Hiệp hội (thứ hai từ trái sang) cùng với các chuyên gia, nhà quản lý tham gia thảo luận tại Diễn đàn

Đại diện lãnh đạo Hiệp hội VLA, ông Đào Trọng Khoa - Phó Chủ tịch Thường trực Hiệp hội (thứ hai từ trái sang) cùng với các chuyên gia, nhà quản lý tham gia thảo luận tại Diễn đàn

Ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập cảnh (Bộ Công thương) cho rằng, hiện nay, trên địa bàn TP. Đà Nẵng có gần 1.500 doanh nghiệp hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics như: dịch vụ vận tải, dịch vụ kho bãi, giao nhận, đại lý tàu biển, đóng gói bao bì, ký mã hiệu, thủ tục hải quan... của cả doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.



Ông Trần Thanh Hải - Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương cho biết, Bộ sẽ tích cực phối hợp với UBND các địa phương trên tuyến trong việc xây dựng và triển khai các quy hoạch về logistics, hỗ trợ xúc tiến thương mại, thu hút nguồn hàng và thu hút đầu tư trong lĩnh vực logistics

Bên cạnh đó, hệ thống cơ sở hạ tầng của thành phố cũng được quan tâm, nâng cấp như: Dự án nâng cấp cảng Tiên Sa - Liên Chiểu giai đoạn 2 (đã hoàn thành tháng 7/2018 nâng khả năng tiếp nhận tàu từ 1.800 TEU lên 3.5000 TEU); Dự án Cảng Liên Chiểu (đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tổng mức đầu tư hơn 3.400 tỷ, hiện đang ưu tiên triển khai các thủ tục chuẩn bị đầu tư để khởi công dự án vào tháng 9/2022); Dự án di dời ga Đà Nẵng, xây dựng ga Kim Liên (đã được Chính phủ phê duyệt chủ trương)...

Theo ông Hải, mặc dù có lợi thế rất lớn để phát triển, ngành dịch vụ logistics của Đà Nẵng vẫn còn nhiều khó khăn, hạn chế cần khắc phục.

Cụ thể, cơ sở hạ tầng logistics chưa đồng bộ và xứng tầm với vai trò trung tâm dịch vụ logistics của Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung để kết nối hiệu quả với hàng làng kinh tế Đông - Tây và cả nước; đồng thời, chưa tạo được hành lang vận tải đa phương thức trong khi nhu cầu vận chuyển hàng hóa đa phương thức trong nội bộ thành phố và liên vùng, xuyên biên giới ngày càng lớn...

Về hàng không, sân bay Đà Nẵng hiện chủ yếu phục vụ hành khách, chưa phát huy vai trò vận tải hàng hóa và logistics hàng hóa hàng không. Không gian sân bay hạn chế, khó có thể mở rộng do hạn chế về quỹ đất. Các công trình kết cấu hạ tầng trọng điểm cần đẩy nhanh tiến độ triển khai.

Thứ hai, quy mô, vốn, kinh nghiệm và trình độ quản lý của đội ngũ doanh nghiệp ngành logistics trên địa bàn còn hạn chế. Chưa hết, Đà Nẵng vẫn còn khó khăn trong thu hút nguồn hàng.

"Các tỉnh khu vực miền Trung nói chung và Đà Nẵng nói riêng có lượng hàng tại chỗ còn nhiều hạn chế. Việc thu hút nguồn hàng từ khu vực Tây Nguyên và luồng hàng đến các thị trường tiêu thụ như Lào, Campuchia, Thái Lan chưa đạt hiệu quả mong muốn", ông Hải nói.

Đồng quan điểm, ông Trần Phước Sơn, Phó Chủ tịch UBND TP. Đà Nẵng thông tin, địa phương vẫn còn nhiều tồn tại, hạn chế khiến dịch vụ logistics trên địa bàn thành phố chưa có sự phát triển mạnh mẽ.

"Trong đó, kết cấu hạ tầng giao thông kết nối chưa đồng bộ, quy mô thị trường còn nhỏ, hàng hóa chưa nhiều, nhu cầu dịch vụ logistics tăng trưởng chậm, thiếu các doanh nghiệp quy mô lớn dẫn dắt thị trường; chất lượng nguồn nhân lực chưa đảm bảo, thiếu sự liên kết hợp tác giữa các doanh nghiệp", ông Sơn thẳng thắn nhìn nhận.

Xây dựng chính sách ưu đãi

Cũng tại diễn đàn ông Dương Tiến Lâm, Trưởng đại diện Văn phòng Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam tại Đà Nẵng cho biết, thực tế hoạt động logistics trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây còn chưa hiệu quả.



Ông Dương Tiến Lâm, Trưởng đại diện Văn phòng Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam tại Đà Nẵng cho rằng dịch vụ logistics trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây chưa hiệu quả

Mới chỉ có 2 tuyến vận tải thường xuyên đó là chặng Mukdahan (Thái Lan) - Savannakhet (Lào), Lao Bảo (Việt Nam) - Đông Hà; chặng Savannakhet (Lào), Lao Bảo (Việt Nam) - Đông Hà - Đà Nẵng.

Ông Dương Tiến Lâm đã đưa ra các khuyến nghị để cải thiện nhằm thúc đẩy ngành dịch vụ Logistics trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây:

Về Chính sách theo Ông Lâm cần có các chính sách để tăng lượng hàng hóa lưu thông qua Đà Nẵng như: Chính sách ưu đãi rõ ràng để thu hút các nhà đầu tư có năng lực, tiềm lực trong ngành logistics đến Đà Nẵng; Thành phố cần sớm công bố các thông tin về quy hoạch đối với ngành logistics. Trong đó, cần phân biệt logistics phục vụ xuất nhập khẩu và logistics phục vụ phân phối; Đẩy nhanh tiến độ xây dựng cảng Liên Chiểu để tăng năng lực phục vụ, tránh các hạn chế về vận chuyển đường bộ.

Cần xây dựng các chính sách liên kết vùng: Cần có các chính sách liên kết vùng để phát triển dịch vụ logistics trên cơ sở tận dụng thế mạnh mỗi vùng, tránh các vùng lân cận cạnh tranh lẫn nhau cho cùng loại dịch vụ.

Các cảng ngoài Đà Nẵng ở khu vực miền Trung có thể định hướng thu hút hàng rời từ miền Trung và Nam Lào. Đồng thời, cần nâng cao chất lượng, năng lực hạ tầng để hàng hóa lưu thông thuận lợi: Cần có kế hoạch nâng cấp các tuyến đường kết nối Đà Nẵng với cửa khẩu, gồm cả cửa khẩu Lao Bảo và cửa khẩu Nam Giang (tuyến EWEC qua Nam Giang còn được các chuyên gia gọi là EWEC 2).

Ngoài ra, ông Lâm còn cho rằng: Việc khai báo ACTS hiện nay cần phải có bảo lãnh Ngân hàng trước khi khai báo. Do vậy, các doanh nghiệp vận tải Việt Nam còn gặp nhiều khó khăn do phát sinh thêm thủ tục và chi phí. Các cơ quan chức năng Việt Nam có thể xem xét kiến nghị việc miễn hoặc giảm khoản tiền bảo lãnh này. Tạo thuận lợi cho xe Việt Nam vận chuyển hàng tại Lào: Hiện nay Lào yêu cầu xe Việt Nam chở container rỗng vào Lào phải có bảo lãnh của một doanh nghiệp tại Lào mới được vào Lào nhận hàng. Đề nghị cấp có thẩm quyền kiến nghị với nước bạn gỡ bỏ hạn chế này để tạo điều kiện cho xe Việt Nam vận chuyển hàng hóa qua Lào. Đề nghị tăng thời gian giám sát tại cửa khẩu Lao Bảo đến 21h00 (như trước Covid 19) để hỗ trợ giảm thời gian vận chuyển. Các quốc gia trên tuyến EWEC cần nỗ lực rút ngắn thời gian làm thủ tục cho phương tiện và hàng hóa.