

Hội thảo
XÂY DỰNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH, THAM GIA CHUỖI CUNG
ỨNG VÀ LOGISTICS KHU VỰC CHÂU ÂU, CHÂU MỸ

Tham luận:
VAI TRÒ CỦA CÁC HÀNH LANG VẬN TẢI VÀ
XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN 20-30 NĂM TỚI

Nội dung chính:

1. Các hành lang vận tải và vai trò đối với phát triển kinh tế
 - Khái niệm Hành lang vận tải (HLVT)
 - Các HLVT chủ yếu trên thế giới
 - Vai trò của HLVT trong phát triển kinh tế
2. Xu hướng phát triển tới 2030 và 2050
 - Phát triển đa phương thức
 - Tác động của sự thay đổi cấu trúc chuỗi cung ứng
 - Tác động của các thị trường mới nổi
 - Tác động của sự phát triển công nghệ và ứng dụng
 - Tác động của chính sách, các thỏa thuận thương mại
3. Các hành lang vận tải thích hợp với các chuỗi cung ứng Việt Nam – Âu/Mỹ.
 - VIE – ASEAN – EU
 - VIE – GMS – EU
 - VIE – ASEAN – NAM
 - VIE – ASEAN – LAM
4. Một số đề xuất.

1. Các hành lang vận tải và vai trò đối với phát triển kinh tế

1.1. Khái niệm Hành lang vận tải

Hành lang vận tải (HLVT) là một tập hợp các tuyến đường giữa các trung tâm nơi các hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển đường hàng không hội tụ. Theo thông lệ, có 7 loại HLVT, phân loại theo: (1) phương thức vận tải, (2) theo tình trạng hàng hóa là quá cảnh, và (3) theo khu vực có chương trình hợp tác phát triển chung giữa các nước.

1.1.1 Hành lang vận tải biển:

- + Các cảng: Liên kết các hành lang hàng hải với thị trường quốc tế, đại diện cho các trung tâm thương mại chính. Các cảng là nơi diễn ra việc chuyển hàng hóa đa phương giữa giao thông đường biển và đất liền (đường bộ/sắt/thủy nội địa).
- + Hành lang hàng hải: Rất linh hoạt trong việc lựa chọn các tuyến đường. Có khả năng gần như không giới hạn, tùy thuộc năng lực của cảng và tàu biển có thể cập cảng.
- + Hệ thống hành lang hàng hải thế giới: Các cảng riêng lẻ được liên kết thành các mô hình phụ thuộc phức tạp trong các mối quan hệ trung tâm / điểm trung chuyển cũng như các mối liên kết vận chuyển từ đầu đến cuối phản ánh sự gia tăng thương mại giữa nền kinh tế khu vực và toàn cầu.

1.1.2. Hành lang vận tải thủy nội địa:

- + Cung cấp năng lực (công suất) vận tải cao và liên tục, các cảng chính là các trung tâm liên kết đường thủy với đường bộ và/hoặc đường sắt.
- + Các trung tâm trung tâm vận tải thủy nội địa đang phát triển với sự tích hợp ngày càng tăng với giao thông hàng hải và đường bộ, đường sắt, đáng chú ý kể từ khi xuất hiện container.
- + Giao thông phối hợp đường sông-biển cũng đang cung cấp một chiều hướng mới cho giao thông vận tải bằng cách thiết lập giao diện trực tiếp giữa các hệ thống đường sông và hàng hải.

1.1.3. Hành lang vận tải trên đất liền:

Hành lang vận tải trong đất liền xuất hiện giữa các trung tâm lớn vận chuyển lớn, chúng cũng bao gồm phần mở rộng của khu vực đường bộ và đường biển, nơi các cảng có kết nối kéo dài tới vùng nội địa của chúng. Được chia thành hai phương thức riêng biệt nhưng thường được tích hợp với nhau:

+ Đường bộ: Vận tải đường bộ cho đến nay là phương thức vận chuyển đất linh hoạt nhất vì nó cung cấp các loại dịch vụ từ cửa đến cửa. Các trung tâm đường bộ là ngã tư, nơi đặt kho, bãi xe tải và bất kỳ cấu trúc giao thông đường bộ nào.

+ Đường sắt: Có đồng thời ưu việt về tốc độ và năng lực, nhưng thường phải đánh đổi bằng sự thiếu linh hoạt do kết cấu cố định của nó. Cung cấp một giao diện hiệu quả giữa hệ thống giao thông hàng hải và đường bộ / vận tải đa phương thức.

1.1.4. Hành lang hàng không:

Vận tải hàng không cung cấp một cách nhanh chóng và hiệu quả để liên kết các trung tâm quốc tế lớn. Sức sống của trung tâm vận tải hàng không gắn liền với khả năng tiếp cận toàn cầu của nó, do đó cần lưu ý phải tăng cường vai trò của các sân bay trong phát triển kinh tế.

1.1.5. Hành lang vận tải đa phương thức:

Tầm quan trọng của vận tải đa phương thức (ĐPT) là sự phối hợp tốt giữa các phương thức vận tải với nhau. Việc sử dụng các container và thiết bị chuyên dùng ĐPT cho thấy sự bổ sung giữa các phương thức vận chuyển hàng hóa bằng cách đưa ra tính lưu động cao hơn của các hình thức vận chuyển và tiêu chuẩn hóa thiết bị tải hàng. Vận tải ĐPT cho phép tiết kiệm quy mô trong một hệ thống giao thông tổng thể, trong đó các phương thức được sử dụng theo cách hiệu quả nhất. Thời gian vận chuyển, độ tin cậy và chi phí là các yếu tố chính trong toàn cầu hóa thương mại và trong giao thông vận tải.

Một mạng lưới ĐPT quốc tế hội tụ tại các trung tâm cho phép liên kết với hệ thống giao thông thông qua kết nối chặt chẽ giữa đường bộ, đường biển, đường hàng không, liên kết các hoạt động kinh tế hiệu quả hơn thông qua sự luân chuyển hiệu quả tại các điểm khớp nối dọc theo các hành lang vận tải.

Ngoài ra, hành lang vận tải ĐPT sẽ cung cấp khả năng thâm nhập (có thể truy cập) cho các quốc gia không có biển.

1.1.6. Hành lang vận chuyển quá cảnh:

Là một hành lang giao thông cụ thể hỗ trợ việc di chuyển hàng hóa đến và đi từ một quốc gia không có bờ biển đến cảng biển ở các nước láng giềng ven biển và lân cận. Các quốc gia như vậy phải dựa vào hành lang quá cảnh để tiếp cận với biển. Trong nhiều trường hợp, họ có nhiều hơn một hành lang quá cảnh.

Các hành lang này không bị giới hạn bởi việc sử dụng chỉ một phương thức vận chuyển vì các phương thức vận chuyển khác nhau có thể được sử dụng trong khi hàng hóa đang được vận chuyển. Sự khác biệt cơ bản giữa hành lang vận chuyển quá cảnh và các loại hành lang vận tải khác là hàng hóa phải vận chuyển qua nước thứ ba, bất kể nguồn gốc đích đến của hàng hóa.

1.1.7. Hành lang vận tải khu vực:

Là các hành lang vận tải thuộc các khu vực nhóm các nước láng giềng có thỏa thuận phát triển chung, được hoạch định theo chiến lược phát triển của khu vực đó, thường là tại các nước đang phát triển. Cụ thể như GMS và các khu vực tương tự ở Châu Á. Nó thường gắn với các hành lang kinh tế.

1.2. Các hành lang vận tải hàng đầu thế giới hiện nay

1.2.1. Tổng quan, theo vòng tròn bán cầu

Có 4 hành lang vận tải hiện hữu theo vòng tròn bán cầu và 1 tuyến tiềm năng:

- Tuyến đường xích đạo (Circum – Equatorial Route)
- Tuyến đường Bắc – Nam (North – South Routes)
- Các tuyến kết nối chính (Main Connector Routes)
- Tuyến đường cầu nối lục địa (Landbridge Routes in United States and Russian R.U.)
- Các tuyến tiềm năng ở Bắc cực (Potential Arctic Polar Routes)

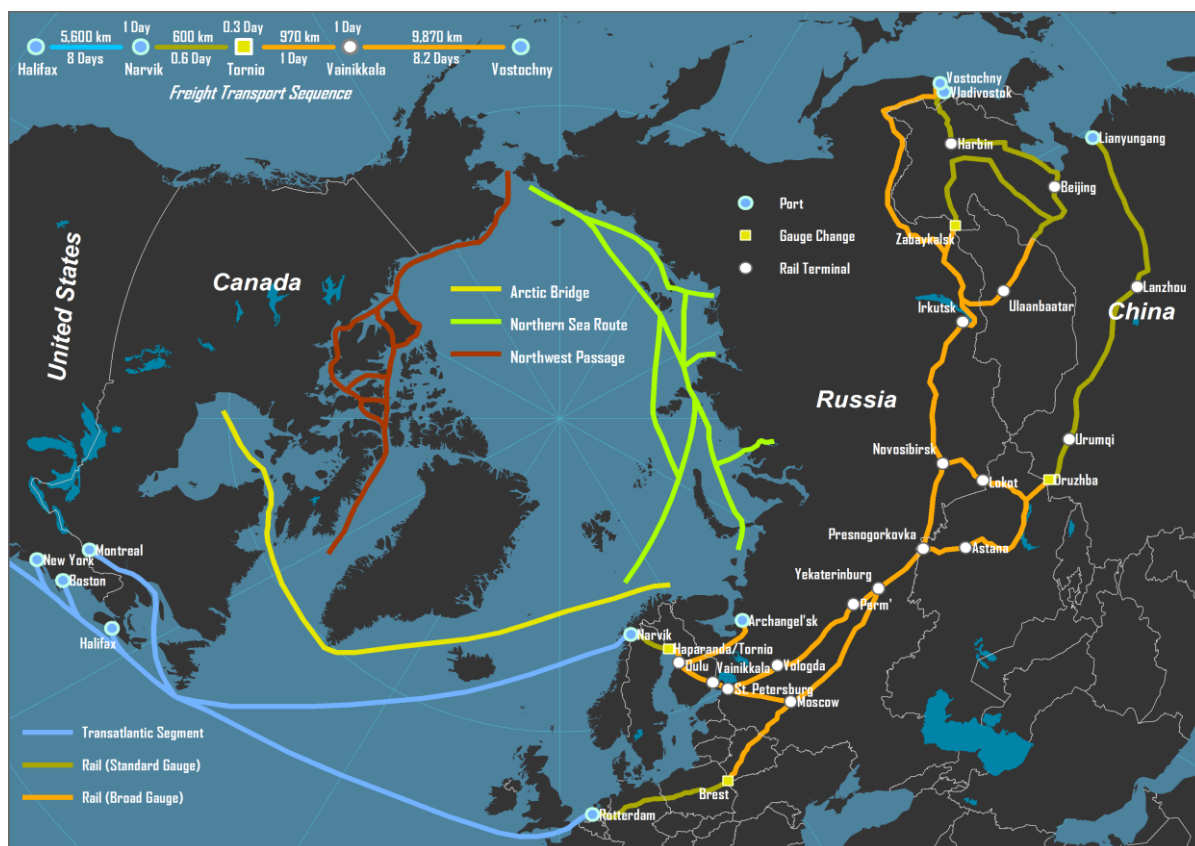


Hình 1 – Các tuyến vận tải chính toàn cầu

1.2.2. Hành lang vận chuyển hàng hóa Đông Bắc – Tây bán cầu

(The Northern East-West Freight Corridor):

Đây là hành lang quan trọng nhất vì nó liên kết hầu hết các nền kinh tế mới nổi với phương Tây phát triển bởi tất cả các phương thức vận tải và có sự xuất hiện của các khả năng tùy chọn tuyến đường mới trong và xung quanh Bắc Cực.



Hình 2: Northern East-West Freight Corridors

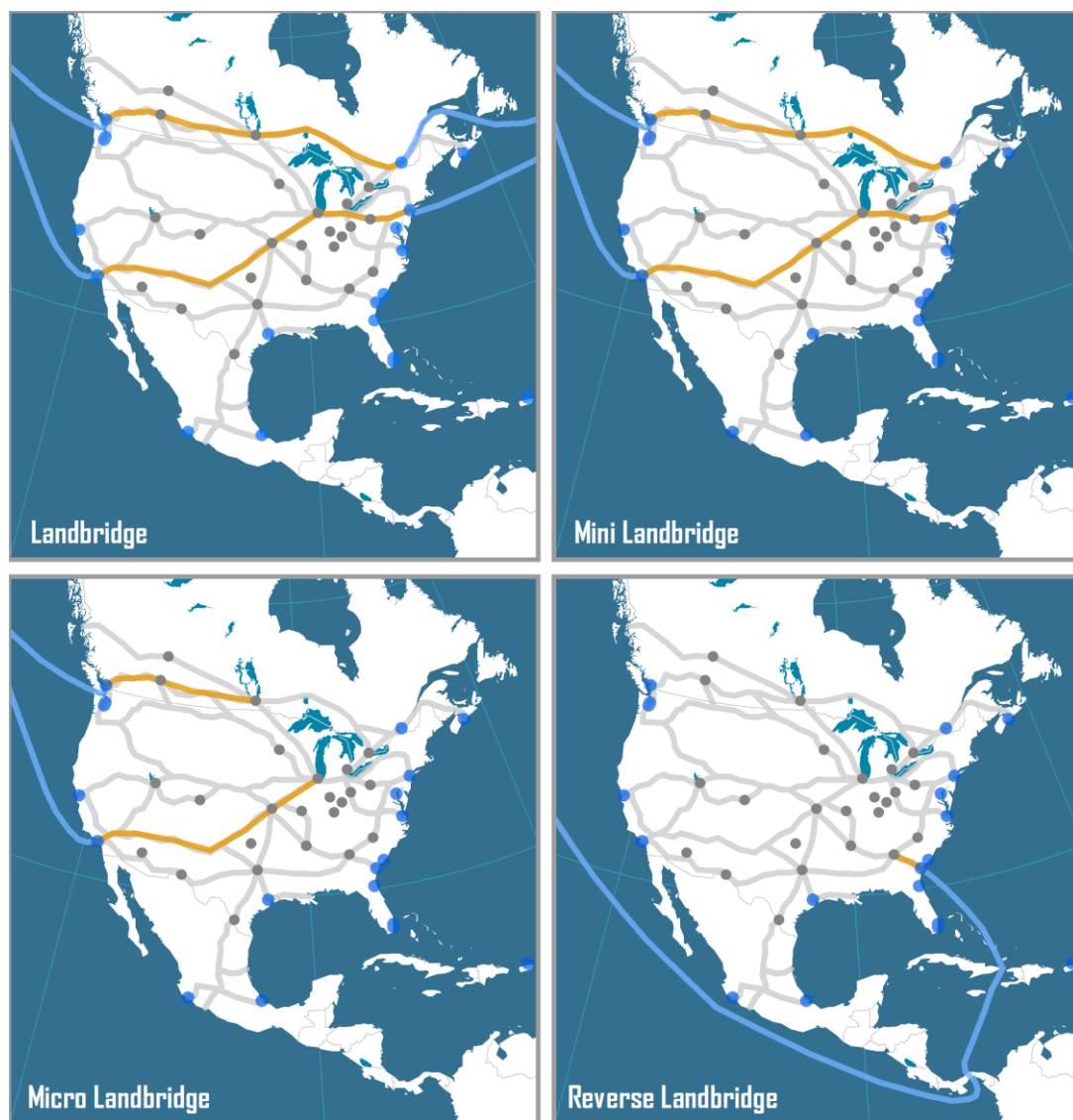
(Nguồn: Dr. Jean-Paul Rodrigue, *The Geography of Transport Systems*, Third Edition, 2013)

1.2.2. Hành lang vận tải Cầu Lục địa (Landbridges):

Hành lang vận tải cầu lục địa là một sản phẩm vận tải cho phép kết nối liên tục giữa các mạng lưới giao thông nội địa và đường dài qua các lục địa. Có bốn loại cầu lục địa chính chính tùy thuộc vào điểm đến của hàng hóa xuyên đại dương:

- Cầu lục địa
- Tiểu Cầu lục địa
- Cầu lục địa ngắn, và
- Cầu lục địa ngược.

Xem hình 3 dưới đây:



Hình 3: Bốn loại Cầu lục địa

(Nguồn: Dr. Jean-Paul Rodrigue, *Geography of Transport Systems*, 3rd Edition, 2013)

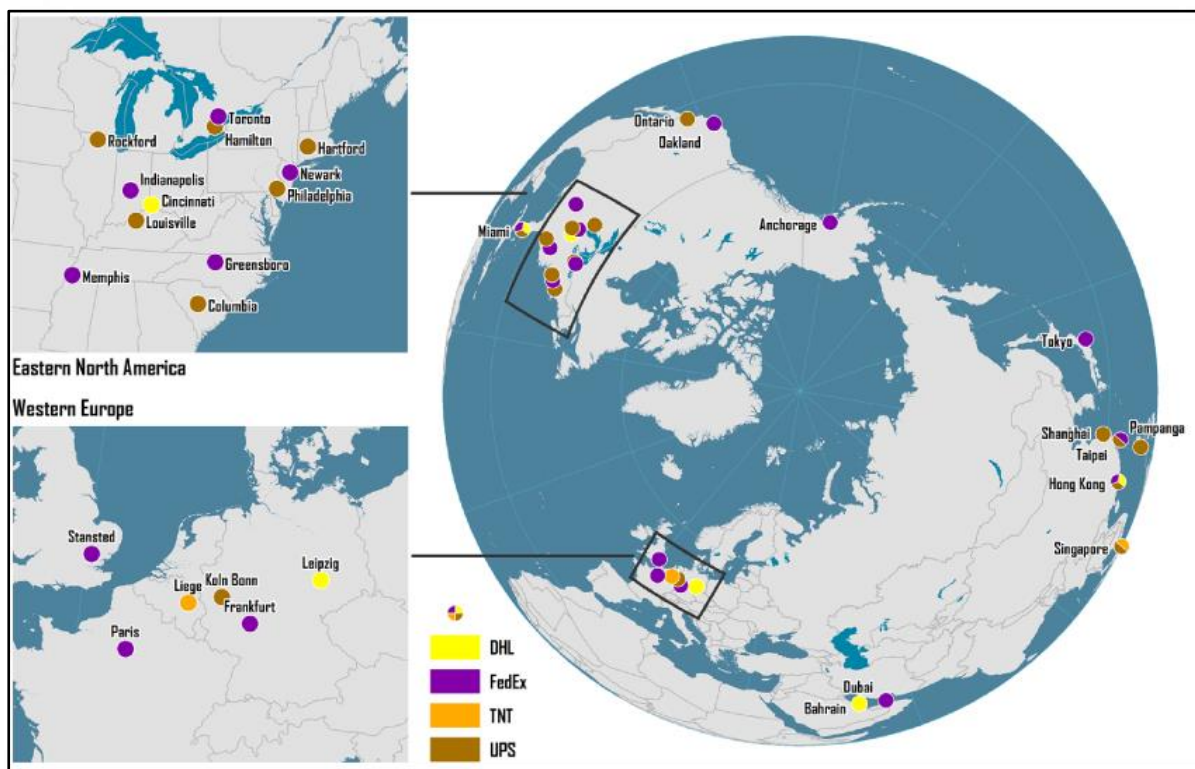
Trong đó “Cầu lục địa ngược” là cách thức khá đặc biệt, thông qua một đường vòng hàng hải đến một điểm đến nội địa bằng cách sử dụng mặt tiền hàng hải gần nhất thay vì cầu đất. Loại cầu đường bộ này đã có sự tăng trưởng vượt trội với việc sử dụng Kênh Panama để đến các cảng Bờ Đông (Mỹ) bằng một tuyến đường biển từ châu Á-Thái bình dương. Việc mở rộng kênh đào Panama dự kiến sẽ làm tăng tầm quan trọng của loại hình dịch vụ cầu lục địa “ngược” này.

1.2.3. Các tuyến vận tải hàng không quy mô lớn:

Để xem các tuyến chính của vận tải hàng không, cần nhìn vào hệ thống trung tâm (hub) hàng không vì tất cả các tuyến đã được lên kế hoạch cho các chuyến bay trực tiếp giữa các trung tâm. Có bốn nhà tích hợp vận tải hàng không chính chiếm phần lớn thị phần hàng hóa hàng không toàn cầu: DHL, FedEx, TNT và UPS.

VAI TRÒ CỦA CÁC HÀNH LANG VẬN TẢI VÀ XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN 20-30 NĂM TỚI

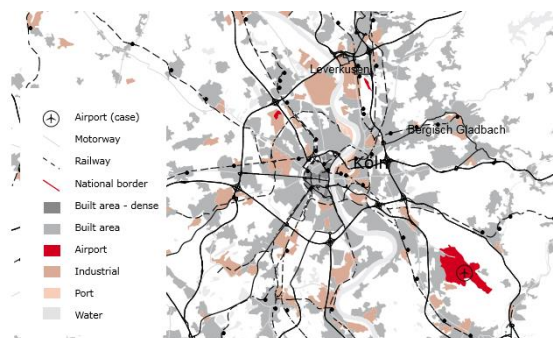
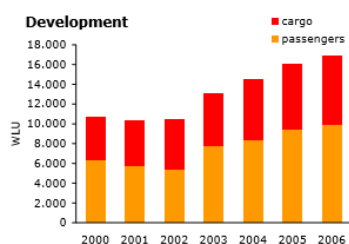
Năm 2012, UPS đã mua TNT và tích hợp mạng của mình. Mỗi nhà tích hợp có một kiểu tổ chức trung tâm-trục nam hoa (hub-spoke) cho mạng của họ với các trung tâm (hub) tập trung quanh ba khu vực hoạt động kinh tế chính của thế giới; Bắc Mỹ, Châu Âu và Châu Á Thái Bình Dương.



Hình 4: Các “Air Hubs” của các nhà vận chuyển hàng hóa tích hợp
(Nguồn: Dr. Jean-Paul Rodrigue, *Geography of Transport Systems*, 3rd Edition, 2013)

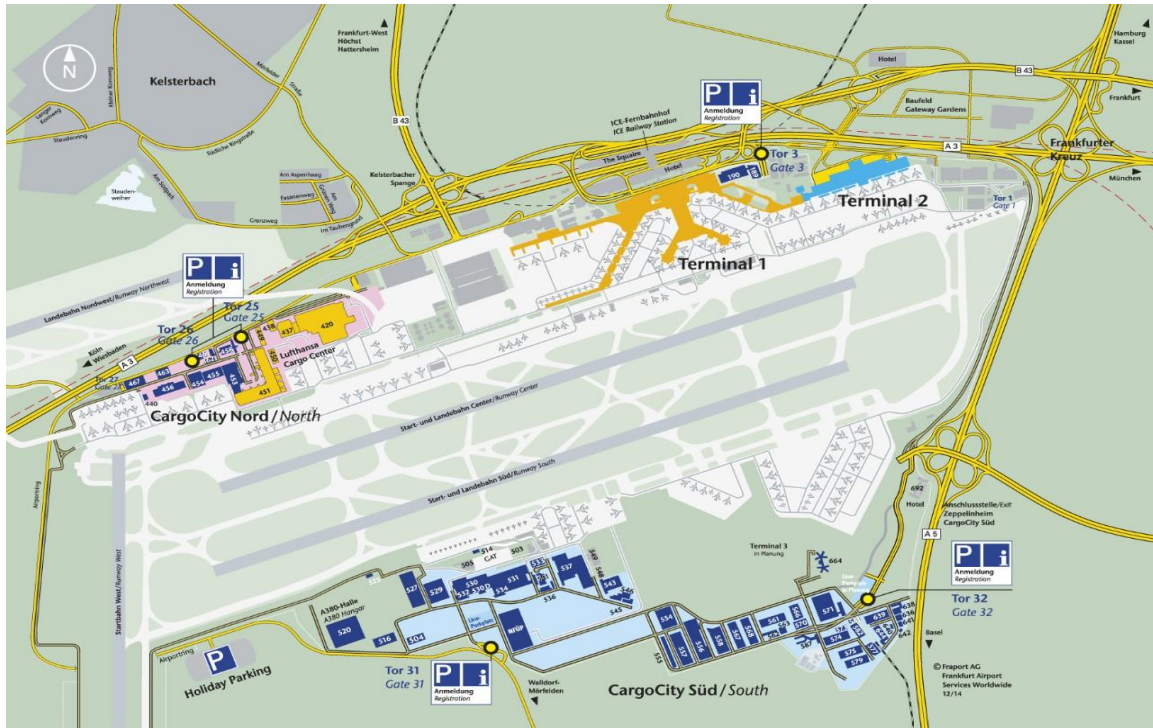
Việc lựa chọn trung tâm gom hàng chính được dựa trên một sân bay có vị trí tốt, có cơ sở hạ tầng tốt, nhưng điều đó không nhất thiết phải phục vụ một thị trường vận chuyển hành khách địa phương rất lớn mà chủ yếu là yêu cầu về hàng hóa. Tại EU có nhiều sân bay có tỷ lệ hàng hóa vận chuyển cao tới 30-40%, thậm chí tới 80 - 90%.

COLOGNE BONN AIRPORT - CGN



Hình 5: Sân bay Cologne (Đức), vị trí gần các khu công nghiệp, tỷ lệ hàng hóa khoảng 40%

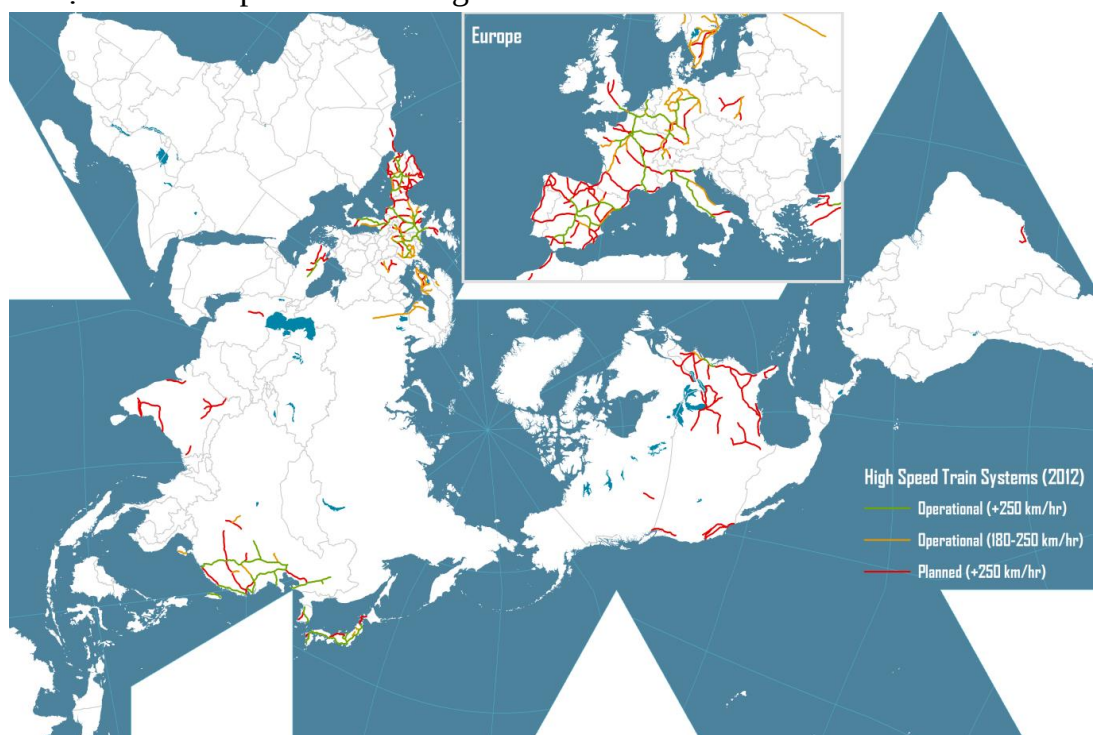
VAI TRÒ CỦA CÁC HÀNH LANG VẬN TẢI VÀ XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN 20-30 NĂM TỚI



Hình 6: Frankfurt Cargo city, Đức

1.2.4. Hệ thống vận tải đường sắt cao tốc thế giới

Bản đồ hình 5 dưới đây được cập nhật khá lâu, từ 2013, tuy nhiên có thể xem là tài liệu tham khảo tạm thời cho phát triển đường sắt.



Hình 7: The World Highest Speed Rail Transport Systems

(Nguồn: Dr. Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems, 3rd Edition, 2013)

Nó cho thấy:

- Các hệ thống vận hành hiện tại đang chạy ở 2 cấp độ: 180 - 250 km / giờ (đường màu vàng) và hơn (+) 250 km / giờ (đường màu xanh lá cây). Nhiều quốc gia đang lên kế hoạch cho hệ thống + 250km / giờ (đường màu đỏ).
- Ở Đông Á, Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc đã phát triển mạng lưới và Trung Quốc đang lên kế hoạch cho các liên kết nhanh ở các tỉnh ven biển và cả các khu vực phương Tây.
- Ở Nam Á, Ấn Độ đang lên kế hoạch phát triển đột phá đường sắt với các dự án khổng lồ +250 km / giờ.
- ASEAN có vẻ như vẫn chậm chạp, ngoài tuyến Singapore – Malaysia (chưa thể hiện trên bản đồ - Ng viết), chưa có kế hoạch cụ thể cho các liên kết đường sắt giữa các quốc gia thành viên.

1.2.5. Hành lang vận tải biển Đông Á - Bắc Mỹ

Đây là tuyến vận tải hàng đầu toàn cầu là hành lang biển nối liền Đông Á và Bắc Mỹ. Đầu phía tây của nó được hiển thị trong Hình 6 bên dưới:



Hình 8: Đầu cực Bắc Mỹ của hành lang Đông Á – Bắc Mỹ, tới Hoa Kỳ và Canada

(*) Ghi chú: Số trong các vòng màu xanh nước biển là Thời gian vận chuyển từ các tùy chọn định tuyến Thượng Hải và Bắc Mỹ (tính theo ngày); màu xanh lá cây là ở các Cầu Land Bridges Bắc Mỹ. Độ lớn vòng màu xanh dương nhạt là quy mô của cảng biển từng nơi, từ 1,5 Triệu TEU tới hơn 12 triệu (số liệu cũ, 2010 tuy nhiên không có biến động lớn).

Trong hành lang này có một số xu hướng mới nổi:

- Tùy chọn định tuyến
- Tùy chọn định tuyến mới
- Chia sẻ thị phần giữa các phương thức vận tải
- Khắc phục sự mất cân bằng thương mại
- Mở rộng kênh đào Panama.

Kênh đào Panama: Công suất mở rộng của kênh đào Panama được đưa vào hoạt động vào năm 2014 đã thay đổi cấu trúc của các hệ thống phân phối vận chuyển hàng hóa toàn cầu. Các cảng Bờ Đông có thể được phục vụ thông qua các tuyến trung chuyển từ các trung tâm trung chuyển ở vùng biển Caribbean. Ít nhất, việc mở rộng Kênh đào Panama sẽ mở rộng các tùy chọn định tuyến.

1.3 Vai trò của HLV trong phát triển kinh tế

1.3.1. Phát triển HLV là điều kiện cần

Vận tải được xem là “bánh xe của thương mại”, do đó không nghi ngờ gì, cho dù có là hình thức thương mại nào thì hàng hóa cũng cần luân chuyển và tồn trữ. Hạ tầng vận tải hay ngày nay là hạ tầng logistics, cần được đầu tư hoàn chỉnh và đi trước một bước.

Vấn đề là hạ tầng giao thông vận tải – cho dù được đầu tư hoàn hảo tới đâu – thì cũng mới chỉ là điều kiện cần.

1.3.2. Các “điều kiện đủ” khác

Để một hành lang vận tải trở thành một hành lang kinh tế cần thêm một số điều kiện. Trong một môi trường phát triển đầy đủ, logic phát triển của một vùng lãnh thổ, nhất là các cửa ngõ quốc gia hay khu vực sẽ là:

Bước 1: trở thành Trung tâm Vận tải (TTVT)

Bước 2: trở thành một Trung tâm Thương mại

Bước 3: trở thành một Trung tâm Tài chính

Bước 4: phát triển kinh tế - văn hóa và các giá trị gia tăng khác.

Các bước sau này phụ thuộc rất lớn vào chính sách, khung pháp lý của các nhà chức trách và sự tham gia của nhiều bên khác trong các chuỗi cung ứng/chuỗi giá trị.

1.3.3. Việt Nam có thể và cần là một Trung tâm vận tải – Logistics

Theo người viết, không có nghi ngờ nào về tiềm năng phát triển ngành logistics của Việt Nam nhưng mức phát triển tới đâu thì cần lựa chọn – điều này tùy thuộc hoạch định chiến lược quốc gia.

Căn cứ lộ trình 4 bước trên đây thì trước hết VN cần là một TTVT. Nó không chỉ là đầu mối của các con đường mà phải là cái nôi của vận tải thể hệ mới!

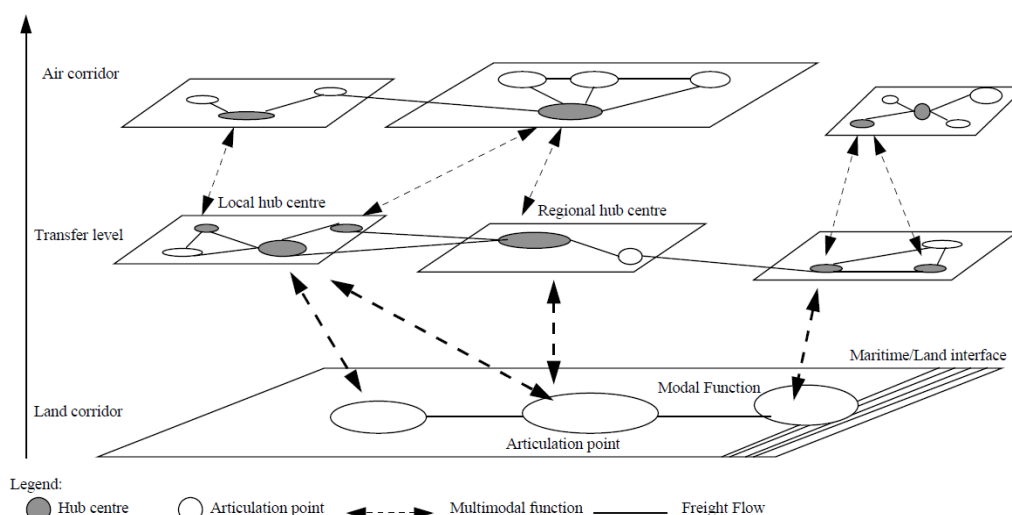
Thiết nghĩ, cách mạng công nghiệp 4.0 cho phép chúng ta làm việc này.

Một trong những minh chứng là việc Vingroup 365 ngày cho ra đời xe điện thương hiệu VINFAST. Việt Nam không chỉ cần xây những nhà máy như vậy mà còn cần xây dựng cả một nền công nghiệp Vận tải thể hệ mới.

2. Xu hướng phát triển tới 2030 và 2050

2.1 Sự phát triển đa phương thức

Nhiều diễn đàn đã nêu lên sự cần thiết phát triển Vận tải Đa phương thức (quốc tế). Các chiến lược phát triển và lựa chọn sẽ không còn là phép tính riêng lẻ mà là bài toán tổng hợp các giải pháp kết hợp ĐPT trên quy mô khu vực và toàn cầu.

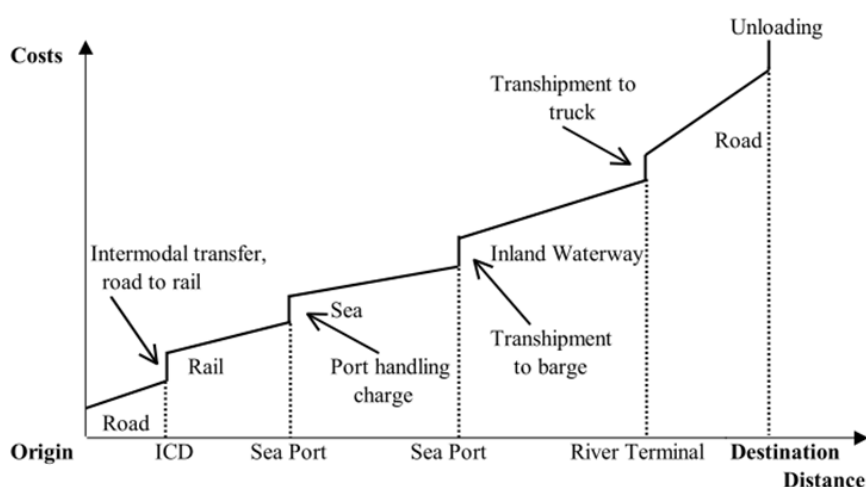


Hình 9: Mô hình hành lang vận tải đa phương thức

Nguồn: Giáo trình AFFA Transport corridors & Supply Chain Security, 2014
dẫn từ nghiên cứu của Ruth Banomyong.

Trong đó việc tính toán tối ưu các tuyến vận tải ĐPT là rất quan trọng và đã có mô hình tính toán thời gian, chi phí xuyên suốt chuỗi cung ứng:

Multimodal transport, from origin to destination



Hình 10: mô hình tính toán chi phí VT ĐPT. Ruth Banomyong.

2.2 Tác động của các thị trường mới nổi

Theo dự báo của PwC, các thị trường mới nổi (E7) bao gồm Trung quốc, Ấn độ, Indonesia, Brazil, Nga, Mexico, Thổ Nhĩ kỳ đang có xu hướng vươn lên rõ rệt. Trong đó, đặc biệt Việt Nam dù không thuộc E7 nhưng lại là quốc gia có mức tăng trưởng trung bình cao nhất thế giới giai đoạn tới 2050.



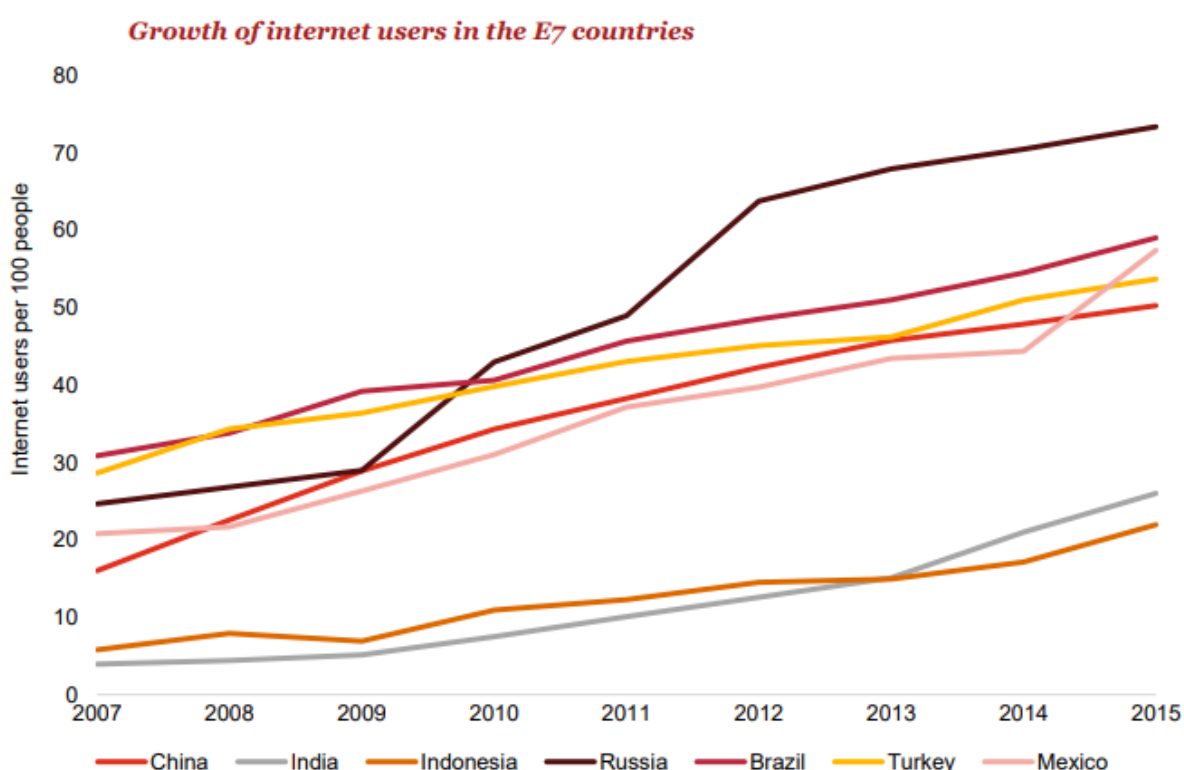
Hình 11 – Dự báo của PwC về tăng trưởng của các thị trường mới nổi và Việt Nam giai đoạn tới 2030, 2050

Các quốc gia này sẽ tham gia “vẽ lại” bản đồ vận tải và chuỗi cung ứng toàn cầu. Theo đó, các hành lang vận tải cần sẵn sàng cùng với sự phát triển của các nền kinh tế theo những nguyên tắc của nó.

2.4 Tác động của sự phát triển công nghệ và ứng dụng

Công nghệ đang nhanh chóng tạo nên cuộc cách mạng mà trong đó các quốc gia trẻ như Việt Nam có cơ hội hưởng nhiều lợi ích từ ứng dụng công nghệ nhất.

Ngân hàng Thế giới công bố số liệu về tăng trưởng người dùng tại các nước E7 như hình 10 dưới đây. Theo đó (2015) số người dùng internet /100 dân cao nhất vào khoảng 70 và nhiều nước dưới 50. Tuy nhiên, tại Việt Nam hiện tại mức này đã đạt được (Việt Nam hiện là 53%, mục tiêu tăng lên 80% vào 2020).



Source: World Bank

Hình 12: Mức phát triển người dùng Internet tại các nước E7

Việt Nam cũng là nước có tốc độ tăng trưởng Thương mại điện tử (TMĐT) thuộc hàng cao nhất thế giới hiện tại. Trong lĩnh vực thương mại và vận tải thì TMĐT xuyên quốc gia đã được khẳng định là xu thế tất yếu, số lượng đơn hàng ngày càng nhiều và quy mô đơn hàng ngày càng nhỏ, tốc độ luân chuyển ngày một rút ngắn và dịch vụ giao hàng ngày càng đa dạng, những điều này sẽ làm phương thức vận tải – logistics thay đổi có tính cách mạng.

Các hành lang vận tải theo đó cũng phải thay đổi – cuộc cải cách, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí sẽ diễn ra khốc liệt hơn.

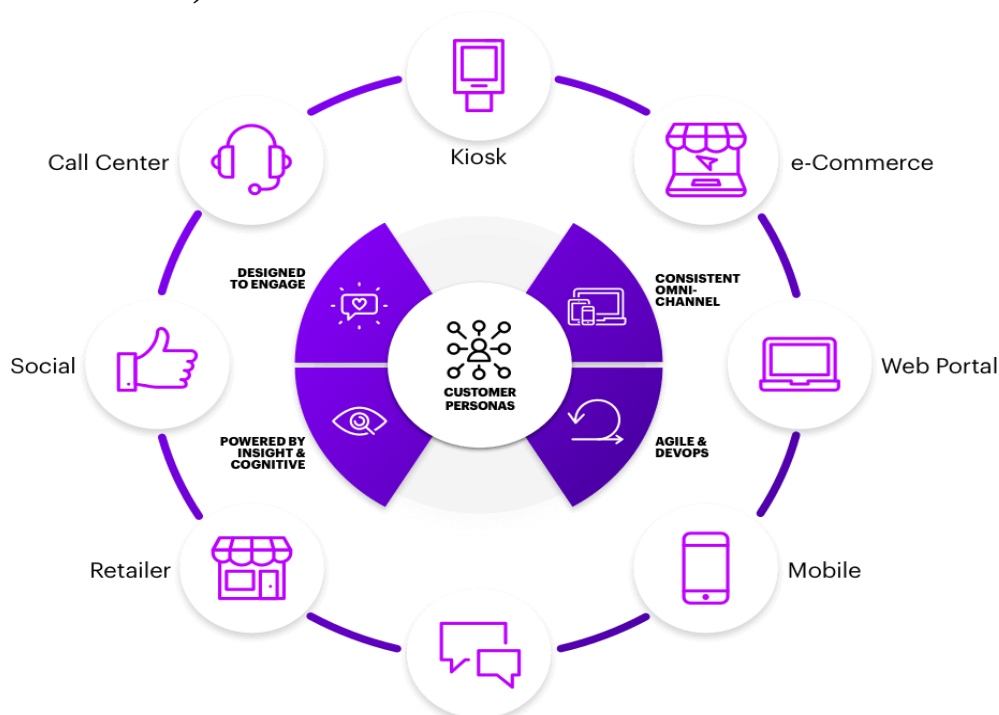
Tại Việt Nam hiện đã có các nhà cung cấp giải pháp công nghệ cho logistics và quản lý chuỗi cung ứng thế hệ mới trong đó ứng dụng các công nghệ “blockchain”, tự động hóa, IoT, trí tuệ nhân tạo. Dự báo với năng lực tiếp cận công nghệ và khả năng sáng tạo của lớp trẻ, các ứng dụng sẽ tiếp tục được nhân rộng và phát triển nhanh chóng.

2.3 Tác động của sự thay đổi cấu trúc chuỗi cung ứng

Cũng do sự phát triển công nghệ và xu thế mới của nền kinh tế - dựa trên 4 yếu tố: sự cộng tác, sáng tạo, trải nghiệm thực, và phát triển bền vững – mà các chuỗi cung ứng

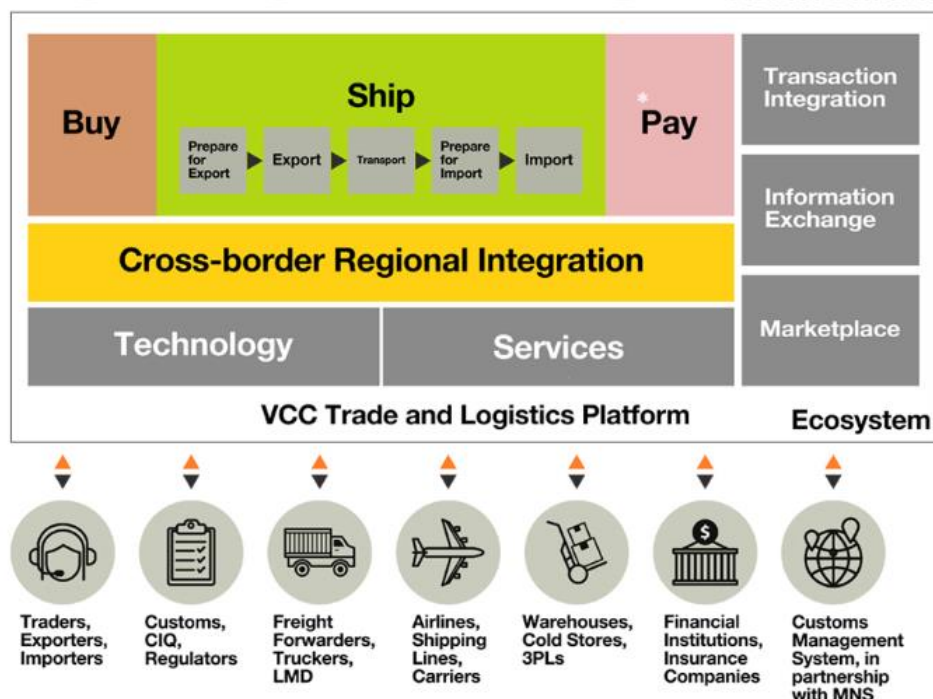
VAI TRÒ CỦA CÁC HÀNH LANG VẬN TẢI VÀ XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN 20-30 NĂM TỚI

không còn đơn thuần theo dạng truyền thống “source – make – deliver” nữa. Thay vào đó là cấu trúc mạng cung ứng kỹ thuật số (Digital Supply Network) và hệ thống Đa kênh (Omni Channel).



Hình 13: Omni channel

Điều này đòi hỏi nhiều hơn từ hạ tầng vận tải: không chỉ có hạ tầng cứng mà còn rất cần hạ tầng thông tin, đặc biệt là các nền tảng TMĐT xuyên quốc gia.



Hình 14: Cross Border E-Commerce platform

2.5 Tác động bởi chính sách, các thỏa thuận thương mại

Một số điểm chính trong bản ghi nhớ Hiệp định thương mại EU-Việt Nam có thể tạo điều kiện phát triển thương mại, vận tải-logistics và đầu tư:

2.5.1. Xóa bỏ thuế quan

Hiệp định thương mại EU-Việt Nam sẽ loại bỏ hơn 99% tất cả các mức thuế, và một phần loại bỏ phần còn lại thông qua hạn ngạch thuế quan hạn chế, được gọi là Hạn ngạch thuế quan (TRQs). Thỏa thuận sẽ xóa bỏ thuế quan đối với một loạt các sản phẩm xuất khẩu chính của EU như sau:

- Hầu như tất cả các máy móc và thiết bị sẽ được miễn thuế hoàn toàn khi có hiệu lực và phần còn lại sau 5 năm. Mức thuế hiện tại lên tới 35%.
- Xe máy có động cơ lớn hơn 150 cc sẽ được giảm thuế hoàn toàn sau 7 năm (mức thuế hiện tại là 75%) và xe sau 10 năm (giảm từ 78%)
- Phụ tùng ô tô sẽ được miễn thuế sau 7 năm (mức thuế hiện tại lên tới 32%).
- Khoảng một nửa xuất khẩu được phẩm của EU sẽ được miễn thuế khi có hiệu lực và phần còn lại sau 7 năm (hiện đang phải đối mặt với mức thuế lên tới 8%).
- Tất cả hàng xuất khẩu vải dệt sẽ thấy nhiệm vụ của họ bị loại bỏ khi có hiệu lực (hiện tại với mức thuế 12%).
- Gần 70% xuất khẩu hóa chất của EU sẽ được miễn thuế khi có hiệu lực (mức thuế hiện tại lên tới 5%) và phần còn lại sau 3, 5 hoặc tương ứng là 7 năm (mức thuế hiện hành lên tới 25%).
- Rượu vang và rượu mạnh sẽ được miễn thuế hoàn toàn sau 7 năm (giảm từ mức thuế lần lượt là 50% và 48%)
- Thịt lợn đông lạnh sẽ được miễn thuế sau 7 năm, thịt bò sau 3 năm, các sản phẩm từ sữa sau tối đa 5 năm và các chế phẩm thực phẩm sau tối đa 7 năm.
- Thuế quan đối với gà sẽ giảm dần xuống 0% trong 10 năm tới.

Đối với các sản phẩm nông nghiệp nhạy cảm, EU sẽ không mở cửa hoàn toàn cho hàng nhập khẩu của Việt Nam. Hạn ngạch sẽ giới hạn số lượng có thể vào EU miễn thuế. Điều này bao gồm gạo, ngô ngọt, tỏi, nấm, trứng, đường và các sản phẩm chứa nhiều đường, tinh bột sắn, tinh bột biến tính khác, ethanol, surimi và cá ngừ đóng hộp. Việc loại bỏ thuế nhập khẩu một số sản phẩm của Việt Nam (ví dụ trong lĩnh vực dệt may và giày dép) sẽ phải chịu thời gian chuyển tiếp dài hơn lên đến 7 năm. Để hưởng lợi từ việc tiếp cận ưu đãi, các quy tắc xuất xứ được đàm phán sẽ yêu cầu sử dụng các loại vải được sản xuất tại EU, Việt Nam hoặc Hàn Quốc, một đối tác khác mà EU có thỏa thuận thương mại. Điều này sẽ đảm bảo rằng các sản phẩm từ các quốc gia khác mà EU không có thỏa thuận thương mại không được tiếp cận không công bằng với EU thông qua Việt Nam.

2.5.2. Mở cửa thị trường Việt Nam cho các nhà cung cấp dịch vụ EU:

Việt Nam đã cam kết cải thiện đáng kể khả năng tiếp cận của các công ty EU đối với một loạt các lĩnh vực dịch vụ, bao gồm:

- Dịch vụ kinh doanh
- Dịch vụ môi trường
- Dịch vụ bưu chính và chuyển phát nhanh
- Ngân hàng
- Bảo hiểm
- Vận tải hàng hải

2.5.3. Thúc đẩy đầu tư song phương:

Việt Nam đã cam kết mở cửa đầu tư vào sản xuất trong các lĩnh vực quan trọng:

- Sản phẩm thực phẩm và đồ uống
- Phân bón và vật liệu tổng hợp nitơ
- Lốp xe và sắt
- Găng tay và các sản phẩm nhựa
- Gốm sứ
- Vật liệu xây dựng.

2.5.4. Giải quyết tranh chấp hiệu quả hơn

Cơ chế giải quyết tranh chấp được thiết lập theo thỏa thuận nhanh hơn và hiệu quả hơn cơ chế giải quyết tranh chấp trong khuôn khổ WTO.

Nó áp dụng cho hầu hết các lĩnh vực của thỏa thuận và được dự định là phương sách cuối cùng, nếu EU và Việt Nam không tìm được giải pháp bằng các biện pháp khác. Thỏa thuận này cung cấp khả năng tham vấn chính thức và hòa giải tự nguyện để giải quyết các biện pháp ảnh hưởng xấu đến thương mại và đầu tư song phương.

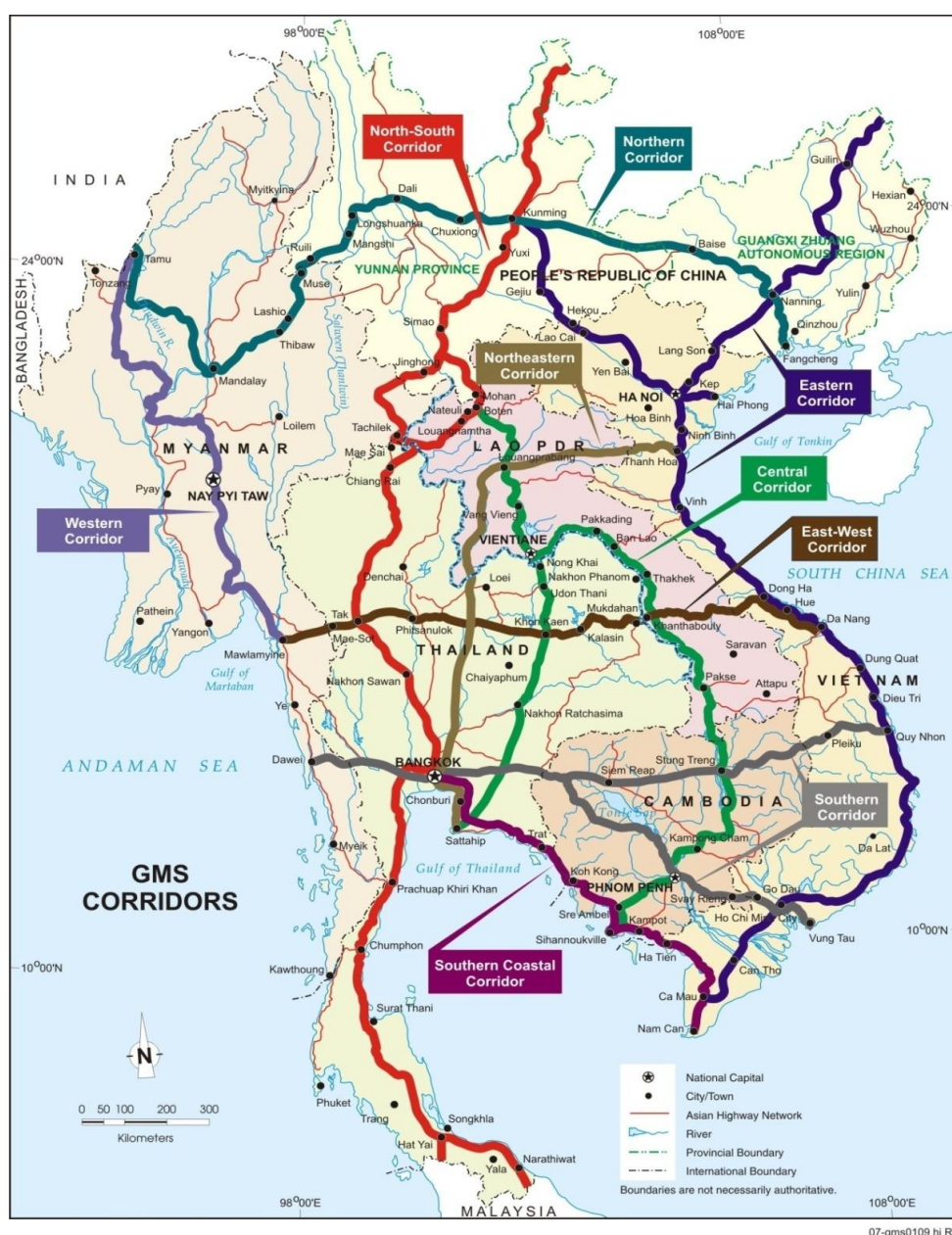
2.5.5. Đảm bảo An ninh chuỗi cung ứng

An ninh chuỗi cung ứng là các nhóm yêu cầu bắt buộc hoặc khuyến khích ở mức cao việc áp dụng các biện pháp nhằm bảo đảm tuân thủ các chính sách an ninh của các quốc gia, khu vực. Các biện pháp cần được áp dụng xuyên suốt chuỗi cung ứng hay hành lang vận tải, và thậm chí các doanh nghiệp cần lấy chứng nhận ISO-28000 về Quản lý An ninh toàn diện cho chuỗi cung ứng.

3. Các hành lang vận tải thích hợp (chiến lược) với các chuỗi cung ứng Việt Nam – Âu/Mỹ

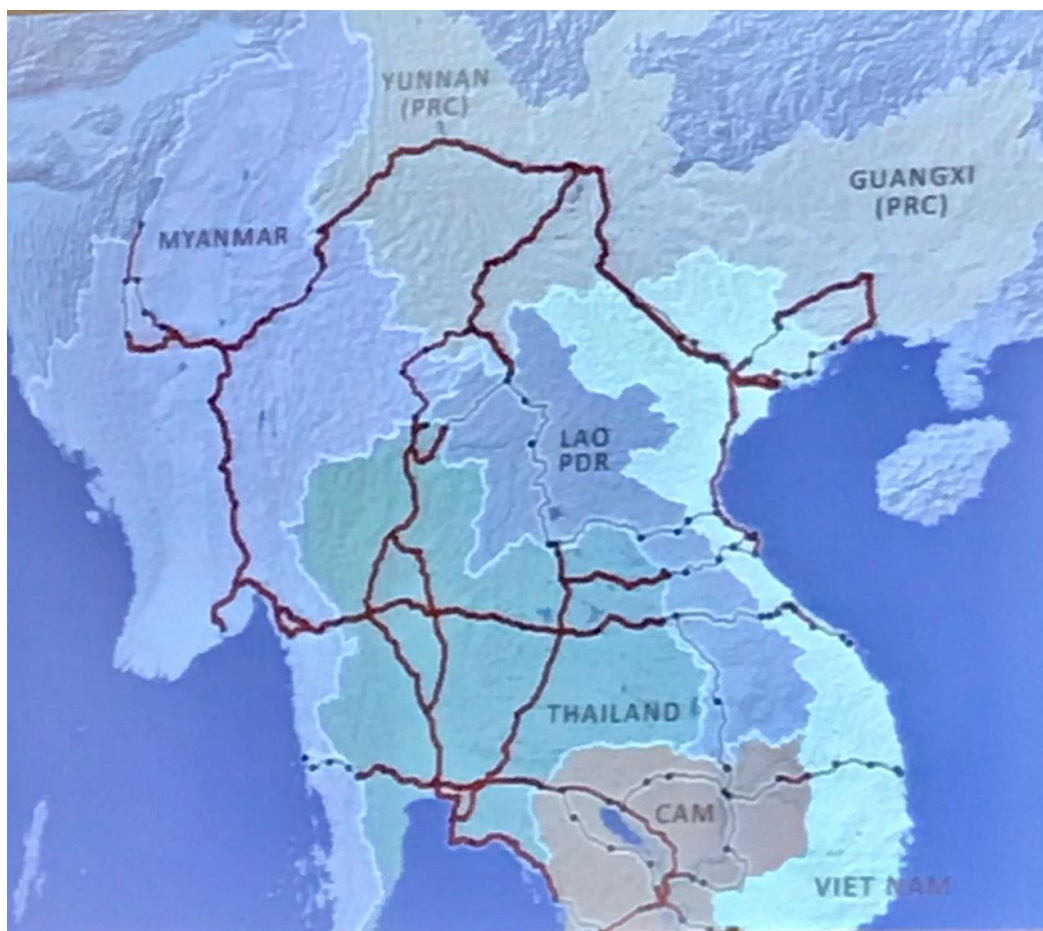
3.1 Hành lang vận tải trong GMS

Các nước GMS mong muốn hình thành một tiểu vùng hội nhập, thịnh vượng và công bằng hơn. Chương trình phát triển GMS trong tương lai sẽ góp phần hiện thực hóa tầm nhìn đó thông qua việc tạo ra một môi trường chính sách cho phép và các mối liên kết cơ sở hạ tầng hiệu quả sẽ tạo điều kiện cho thương mại, đầu tư, du lịch xuyên biên giới và các hình thức hợp tác kinh tế khác; cùng với phát triển nguồn nhân lực có kỹ năng cao.



Hình 15 – Hành lang vận tải trong GMS . Nguồn: eMap of transport corridors, ADB

Việc nghiên cứu, cập nhật và hoàn thiện kế hoạch phát triển các hành lang này là quan trọng vì nó cho thấy Việt Nam không chỉ đại diện cho chính mình trong lĩnh vực hành lang vận tải mà còn là cửa ngõ rất quan trọng và gần như là duy nhất của khu vực.



Hình 16 – Cập nhật (2018) phát triển các hành lang vận tải GMS
Nguồn: tác giả, từ Diễn đàn “10th Economic Corridors Forum”, 13/12/2018

Hiện nay, các tuyến vận tải đường bộ kết nối các cực trong khu vực đã phát triển và không còn thiếu kết nối chính nào, chỉ còn việc mở rộng nâng công suất một số tuyến tại Myanmar, Lào, Campuchia và Việt Nam, các dự án đều đang được xúc tiến khẩn trương. Theo đó, Việt Nam hoàn toàn có thể là cửa ngõ đại diện cho khu vực rộng lớn gồm hơn 320 triệu dân (GMS) sau 5-10 năm nữa.

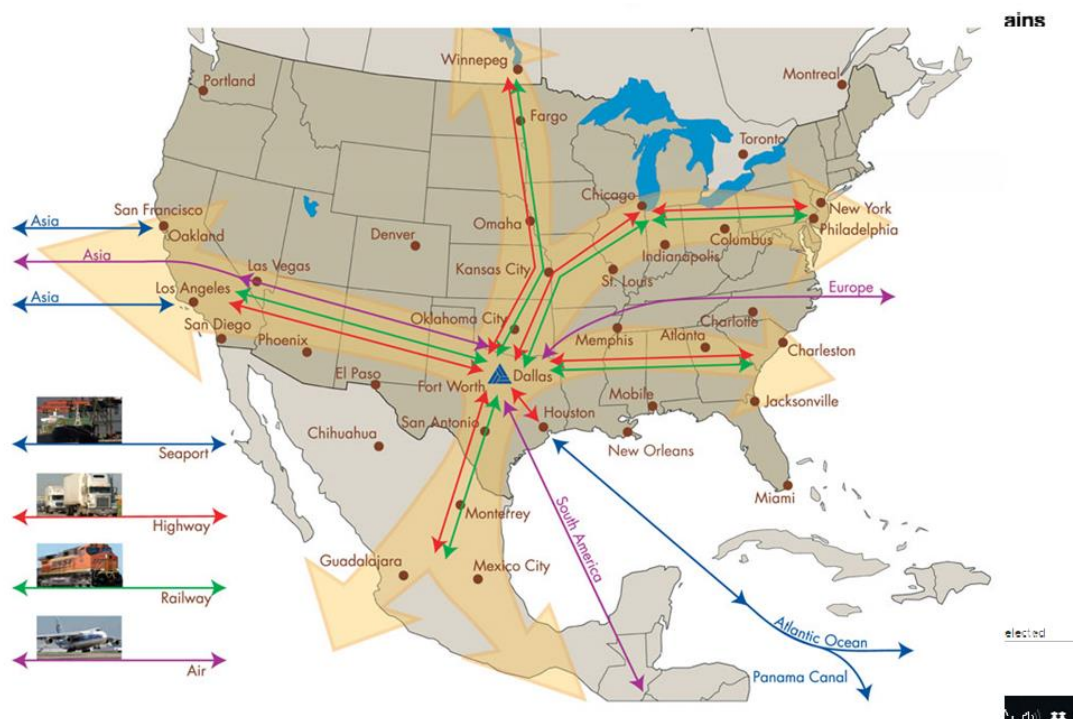
3.2. Các Hành lang ASEAN/GMS – Âu – Mỹ:

Bao gồm:

- ASEAN/GMS - Đông Bắc Á – Bắc Mỹ
- ASEAN/GMS – Đông Nam Âu – Tây Âu
- ASEAN/GMS – Tây Âu – Nam Mỹ
- Kênh đào Panama

VAI TRÒ CỦA CÁC HÀNH LANG VẬN TẢI VÀ XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN 20-30 NĂM TỚI

Chi tiết về các hành lang này đã được nêu tại phần 1. Ngoài ra lưu ý tại Mỹ có khu vực Global Hub là Dallas:



Hình 17: Dallas - Global logistics hub tại Mỹ

4. Một số đề xuất

1) Đối với các chuỗi cung ứng hàng rời, hàng tổng hợp nên đầu tư trung tâm logistics dọc theo các hành lang vận tải chiến lược nêu trên, nhất là tại các Hub có lợi thế tiếp cận thị trường với khoảng cách vận chuyển ngắn hơn, sử dụng được vận tải đa phương thức với tỷ trọng giảm dần theo đường biển, đường sắt/thủy nội địa, đường bộ.

2) Các chuỗi cung ứng hàng tươi sống, thời trang, dược phẩm, hàng công nghệ, TMĐT nên sử dụng hành lang vận tải hàng không và đa phương thức trong đó có dịch vụ RFS (gom hàng bằng đường bộ - Road Feeder Service) và giao hàng chặng cuối (LMD – Last Miles Delivery).

3) Những vị trí tiềm năng nên lưu ý là:

- + Tây EU: cảng Rotterdam hay Antweb
- + Trung tâm EU: Cologne – CHLB Đức
- + Đông Nam EU: Cảng Kopper – Slovenia
- + Hoa Kỳ: Los Angeles và Dalad (Global Hub)
- + Panama: Kênh đào Panama.