

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH GIA LAI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 1130/KH-UBND

Gia Lai, ngày 17 tháng 5 năm 2023

KẾ HOẠCH

Phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai giai đoạn 2023-2025, định hướng đến năm 2030

Căn cứ Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ Logistics Việt Nam đến năm 2025;

Căn cứ Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025;

Căn cứ Quyết định số 875/QĐ-UBND ngày 14/12/2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh Gia Lai về việc ban hành Chương trình hành động thực hiện chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Nghị quyết số 163/NQ-CP ngày 16/12/2022 của Chính phủ về triển khai các giải pháp phát triển dịch vụ logistics;

Căn cứ chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại công văn số 2472/VPCP-KTTH ngày 12/4/2023 của Văn phòng Chính phủ về việc báo cáo của Bộ Công Thương.

Ủy ban nhân dân tỉnh Gia Lai ban hành Kế hoạch phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2023-2025, định hướng đến năm 2030 như sau:

I. MỤC ĐÍCH, YÊU CẦU

1. Mục đích:

- Xây dựng và phát triển dịch vụ logistics nhằm thúc đẩy phát triển sản xuất, đẩy mạnh lưu thông hàng hóa, phát triển thương mại truyền thống, thương mại quốc tế và thương mại điện tử, tăng cường liên kết vùng và hội nhập quốc tế.
- Ứng dụng các công nghệ mới trong phát triển dịch vụ logistics, tăng cường đào tạo nguồn nhân lực; hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển logistics theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp nhằm đảm bảo năng lực cạnh tranh trên thị trường.
- Phát triển kết cấu hạ tầng logistics đồng bộ với kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, kết cấu hạ tầng thương mại - dịch vụ, đưa Gia Lai trở thành một đầu mối logistics quan trọng của vùng.

2. Yêu cầu:

- Đảm bảo sự phân công nhiệm vụ, trách nhiệm cho các sở, ngành, địa phương và đơn vị liên quan nhằm phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng

hoá, xuất nhập khẩu và thương mại nội địa, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin của tỉnh.

Tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực logistics, góp phần cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh.

II. NỘI DUNG KẾ HOẠCH

1. Hoàn thiện cơ chế quản lý và phát triển hoạt động logistics:

Rà soát, điều chỉnh các quy hoạch, kế hoạch có liên quan, tích hợp dịch vụ logistics trong chiến lược phát triển kinh tế-xã hội, đảm bảo đồng bộ về cơ sở hạ tầng, cơ cấu sản xuất phù hợp với mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

Rà soát quy định phân công, phân cấp công tác quản lý hoạt động logistics trên địa bàn đảm bảo rõ ràng, hiệu lực, hiệu quả, tránh tình trạng chồng chéo, thiếu trách nhiệm, làm ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

Đẩy mạnh cải cách hành chính, hiện đại hóa hành chính; ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hành chính, giải quyết các thủ tục hành chính (mức độ 3, 4) nhanh chóng, thuận tiện ở tất cả các khâu, trọng tâm là các lĩnh vực: Đất đai, đầu tư, xây dựng, thương mại, hải quan, thuế, ngân hàng, giao thông vận tải...

Nghiên cứu, xây dựng chính sách hỗ trợ đầu tư, xây dựng và phát triển nguồn nhân lực để phát triển logistics phù hợp với đặc điểm kinh tế-xã hội tỉnh.

Xây dựng cơ chế phối hợp và tăng cường hợp tác giữa các cơ quan Trung ương; các tỉnh, thành phố và cơ quan sở, ngành, chính quyền các cấp của tỉnh trong việc triển khai các quy định pháp luật về quản lý và phát triển logistics; tổng hợp, cập nhật số liệu, trao đổi thông tin và các cơ chế, chính sách liên quan tới hoạt động logistics trong lĩnh vực vận tải, thương mại; các quy định, quy trình, tiêu chuẩn, điều kiện và khuyến cáo, khuyến nghị liên quan đến công tác giao nhận hàng hóa tại các cảng hàng không, cảng cạn,...Chú trọng hợp tác đảm bảo an ninh hàng hóa và phát triển nguồn nhân lực.

Thực hiện tốt công tác quản lý, kiểm tra, kiểm soát thị trường và hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics trong các khâu lưu thông xuất nhập khẩu, vận chuyển, phân phối, dự trữ hàng hóa; kết hợp kiểm tra với hướng dẫn doanh nghiệp hoàn thiện các quy trình, điều kiện kinh doanh đảm bảo các quy chuẩn, tiêu chuẩn quy định; xử lý nghiêm các hành vi vi phạm theo đúng quy định pháp luật.

2. Phát triển hạ tầng dịch vụ logistics:

Phát triển hạ tầng giao thông vận tải: Triển khai Quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông tỉnh Gia Lai thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Chú trọng hoàn thiện hạ tầng giao thông, đảm bảo các kết nối hỗ trợ quá trình luân chuyển hàng hóa, dịch vụ, hạn chế xảy ra tình trạng thiếu kết nối hay ùn tắc giao thông. Tổ chức hiệu quả các điểm nút, đầu mối giao thông quan trọng để kết nối cảng cạn (ICD), cảng biển, cảng hàng không trong địa bàn tỉnh và khu vực. Đảm bảo phát triển kết hợp giữa dịch vụ vận tải đa phương thức và các dịch vụ liên quan.

Đầu tư xây dựng mới, mở rộng và nâng cấp chất lượng giao thông đường

bộ, chú trọng đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các tuyến đường giao thông trọng điểm địa bàn tỉnh.

- Phát triển trung tâm logistics:

+ Cụ thể hóa quy hoạch các trung tâm logistics và cơ sở hạ tầng phục vụ dịch vụ logistics trên địa bàn. Tăng cường phối hợp giữa các ngành tháo gỡ khó khăn, vướng mắc để đẩy nhanh các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng dịch vụ logistics. Tiếp tục đẩy mạnh kêu gọi, xúc tiến đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics theo quy hoạch.

+ Định hướng phát triển hạ tầng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh theo nguyên tắc dành quỹ đất và phát huy tối đa tiềm năng, nguồn lực để xây dựng và khai thác hiệu quả hạ tầng logistics. Nghiên cứu, thu hút đầu tư, xây dựng trung tâm logistics có quy mô phù hợp kết nối các đầu mối gom hàng, các kho tập kết, phân phối hàng.

- Định hướng phát triển kho, bãi: Gia tăng số lượng kho bãi hiện đại khi nhu cầu sản xuất tăng; thành lập các khu kho, bãi tập trung gần các khu, cụm công nghiệp, khu vực sản xuất nông nghiệp tập trung; nâng cấp và hình thành mới các kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho chuyên dùng để phục vụ hàng quá cảnh và trung chuyển. Phát triển kho hàng hóa chuyên dùng phù hợp với đặc tính thương phẩm như: Kho hàng lạnh, kho bảo quản nông sản, xăng dầu... và các mặt hàng đặc thù khác.

Phát triển hạ tầng công nghệ: Triển khai hiệu quả Kế hoạch số 2415/KH-UBND ngày 03/12/2020 về Kế hoạch chuyển đổi số tỉnh Gia Lai giai đoạn 2021-2025 định hướng đến năm 2030 và Kế hoạch số 648/KH-UBND ngày 29/3/2019 về thực hiện Nghị quyết số 17/Q-CP ngày 07/3/2019 của Chính phủ về một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm phát triển Chính phủ điện tử giai đoạn 2019-2020 định hướng đến 2025 trên địa bàn tỉnh Gia Lai. Chú trọng đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin, xây dựng mạng lưới công nghệ thông tin thông suốt, toàn diện giúp kết nối từ các cơ quan quản lý nhà nước, hải quan... tới các doanh nghiệp logistics, các chủ hàng.

Tổ chức các chương trình, hội nghị kết nối các doanh nghiệp logistics, các công ty, chuyên gia phần mềm công nghệ... nhằm tạo điều kiện cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics được hướng dẫn, đào tạo, tư vấn, hỗ trợ tiếp cận và đầu tư trang bị, nâng cấp các ứng dụng công nghệ thông tin phục vụ quản lý thông tin và chuyển giao dữ liệu, sản xuất và đặt hàng, giao hàng, khai báo hải quan, phần mềm dịch vụ logistics theo các tiêu chuẩn quốc tế.

Cải thiện môi trường đầu tư và hỗ trợ nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ:

Đẩy mạnh cải cách hành chính, giảm thời gian giải quyết các thủ tục hành chính, đặc biệt là các thủ tục liên quan đến đầu tư, xây dựng, thuế, hải quan... theo hướng ngày càng minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp. Các sở, ngành, địa phương thường xuyên đối thoại, giữ mối liên hệ với các doanh nghiệp và hiệp hội doanh nghiệp để nắm bắt tình hình sản xuất, kinh doanh, kịp thời tháo gỡ khó khăn, vướng mắc; theo dõi tiến độ các dự án logistics định kỳ để đôn đốc, kịp thời

giải quyết các khó khăn, tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy hoạt động sản xuất, kinh doanh.

Thực hiện tốt công tác quản lý, kiểm tra, kiểm soát thị trường và hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics trong các khâu lưu thông, vận chuyển, phân phối, dự trữ hàng hóa; kết hợp kiểm tra với hướng dẫn doanh nghiệp hoàn thiện các quy trình, điều kiện kinh doanh đảm bảo các quy chuẩn, tiêu chuẩn quy định; xử lý nghiêm minh và kịp thời các vi phạm theo đúng quy định pháp luật để xây dựng thị trường kinh doanh dịch vụ logistics lành mạnh và hiệu quả, góp vai trò quan trọng thúc đẩy sản xuất kinh doanh tăng trưởng.

Thúc đẩy tăng cường hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh và trong cả nước, với các doanh nghiệp, tổ chức quốc tế với các hiệp hội ngành nghề: Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam VLA, Hiệp hội đại lý môi giới hàng hải Việt Nam Visaba, Hiệp hội cảng biển Việt Nam VPA, Hiệp hội vận tải ô tô...Kết nối, tổ chức sự kiện và tạo ra các mối liên hệ giao thương với các hiệp hội, các doanh nghiệp khác trong và ngoài nước để hỗ trợ doanh nghiệp trong việc hợp tác, ký kết hợp đồng, tiếp cận tín dụng ưu đãi, kết nối cung cầu.

Khuyến khích, thu hút các nhà cung cấp dịch vụ logistics, các doanh nghiệp logistics trong nước (hoặc quốc tế) đặt trụ sở, chi nhánh và văn phòng giao dịch tại tỉnh nhằm tạo điều kiện thúc đẩy xuất nhập khẩu của tỉnh đồng thời định hướng, dẫn dắt các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh tham gia vào các hoạt động trong chuỗi logistics, tạo động lực để thu hút các nhà cung cấp dịch vụ khác.

Đẩy mạnh hợp tác liên kết với các địa phương lân cận trong vùng với các tỉnh, thành phố trong cả nước nhằm tạo thuận lợi cho sự giao lưu vận chuyển, phân phối hàng hóa của Gia Lai với các tỉnh, thành phố trong khu vực và cả nước.

3. Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực:

Phối hợp với các viện, trường đại học, xây dựng chương trình, tổ chức các lớp tập huấn, cập nhật kiến thức về logistics cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp; phổ biến, tuyên truyền về luật Việt Nam, luật pháp quốc tế, các điều khoản Hiệp định thương mại liên quan đến logistics; hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics.

Có chính sách thu hút lực lượng lao động có trình độ, kỹ thuật vào hoạt động logistics trên địa bàn; khuyến khích, vận động, tuyên truyền doanh nghiệp đầu tư đổi mới trang thiết bị, công nghệ đi đôi với tự đào tạo và đào tạo lại lao động tại chỗ.

4. Tuyên truyền, nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của dịch vụ logistics đối với sự phát triển của đất nước:

Xây dựng và thực hiện những chuyên đề tuyên truyền về hiệu quả kinh tế xã hội của việc phát triển dịch vụ logistics trên các phương tiện thông tin đại chúng và thông qua xuất bản các bản tin chuyên đề về từng khâu, từng lĩnh vực hoạt động logistics.

Đẩy mạnh thực hiện các chương trình, hoạt động nâng cao nhận thức, hiểu biết cho cộng đồng doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh thông qua các buổi hội nghị, tọa đàm, tập huấn về dịch vụ logistics.

III. KINH PHÍ THỰC HIỆN

1. Nguồn kinh phí thực hiện kế hoạch từ các nguồn: Ngân sách nhà nước thực hiện theo phân cấp nhà nước hiện hành, vốn doanh nghiệp, vốn vay từ các tổ chức tín dụng, tài trợ quốc tế và nguồn vốn huy động hợp pháp khác (nếu có) theo quy định của pháp luật.

2. Hàng năm, vào thời điểm xây dựng dự toán cho năm sau, trên cơ sở dự toán các đơn vị liên quan xây dựng gửi Sở Tài chính theo đúng quy định. Sở Tài chính căn cứ khả năng ngân sách tỉnh, rà soát, tổng hợp, tham mưu Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét, trình Hội đồng nhân dân tỉnh bố trí kinh phí theo phân cấp ngân sách nhà nước hiện hành để triển khai thực hiện Kế hoạch đảm bảo hiệu quả, tiết kiệm.

IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Sở Công Thương:

- Chủ trì, phối hợp các sở, ban, ngành của tỉnh có liên quan, Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố triển khai thực hiện Kế hoạch này. Hướng dẫn, đôn đốc, kiểm tra, đánh giá tình hình thực hiện Kế hoạch, định kỳ hoặc đột xuất tổng hợp báo cáo Bộ Công Thương, Ủy ban nhân dân tỉnh theo quy định.

- Chủ trì, phối hợp các đơn vị liên quan tổ chức các chương trình tập huấn, tuyên truyền nâng cao nhận thức về dịch vụ logistics và các vấn đề liên quan cho các đối tượng; phổ biến tuyên truyền về thông tin thị trường nước ngoài, các Hiệp định thương mại tự do, chính sách pháp luật mới liên quan đến hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu. Tổ chức các hội nghị kết nối về thương mại điện tử kết hợp khu trưng bày sản phẩm, các lớp đào tạo cho các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh tiếp cận sàn giao dịch thương mại điện tử Amazon, Alibaba, Google... nhằm hỗ trợ xuất khẩu hàng hóa.

- Chủ trì, phối hợp các sở, ngành, các địa phương trong việc rà soát, đề xuất phát triển các trung tâm logistics có quy mô phù hợp, đủ khả năng thực hiện chức năng làm đầu mối gom hàng, tập kết và phân phối hàng trong khu vực. Phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, UBND các huyện, thị xã, thành phố đôn đốc tiến độ triển khai các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng dịch vụ logistics trọng điểm.

- Tập trung triển khai các hoạt động phổ biến kiến thức: Hội nghị, đào tạo, tập huấn về thị trường, các hiệp định thương mại tự do..., quảng bá phát triển thương hiệu, truy xuất nguồn gốc, xuất xứ, hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao giá trị gia tăng cho sản phẩm; tăng cường hoạt động xúc tiến hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận thị trường nước ngoài, chuyển giao công nghệ tiên tiến; phổ biến, cung cấp thông tin tuyên truyền về luật Việt Nam, luật quốc tế, các điều khoản Hiệp định thương mại liên quan đến logistics; hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực (đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics); cung cấp thông tin, khuyến nghị có liên quan...

2. Sở Giao thông vận tải:

- Chủ trì, phối hợp với các sở, ngành, địa phương tham mưu triển khai hiệu quả “Phương án phát triển mạng lưới giao thông vận tải và hạ tầng logistic tỉnh Gia Lai thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050¹ được tích hợp trong quy

hoạch tỉnh Gia Lai thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Chủ trì triển khai các Quy hoạch, Kế hoạch phát triển và tái cơ cấu ngành giao thông vận tải. Phối hợp với các chủ đầu tư công trình xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng, đưa vào vận hành mạng lưới giao thông vận tải đồng bộ, hỗ trợ dịch vụ logistics phát triển.

- Chủ trì, phối hợp triển khai đồng bộ các giải pháp ngắn hạn, lâu dài khắc phục ùn tắc giao thông, ưu tiên ứng dụng khoa học công nghệ, công nghệ thông tin trong tổ chức, điều hành, giám sát giao thông; đẩy mạnh phát triển giao thông thông minh gắn với Đề án xây dựng Thành phố thông minh của Tỉnh; tạo điều kiện thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ, giảm thời gian lưu chuyển hàng hóa.

- Tổ chức kết nối vận tải đa phương thức hiệu quả; liên kết các hình thức vận tải đường bộ, đường thủy, đường hàng không, đường sắt trong khu vực; khuyến khích, tạo mọi điều kiện thu hút các thành phần kinh tế đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, kinh doanh dịch vụ kho bãi, vận tải hàng hóa, hành khách liên tỉnh.

Đến năm 2030, xây dựng 03 cảng cạn (ICD): ICD Nam Pleiku diện tích 10 ha, ICD Lê Thanh diện tích 10 ha, ICD An Phú (diện tích 10 ha). Đến năm 2050 xây dựng thêm cảng cạn Diên Phú (Tp. Pleiku, diện tích 10 ha) và ICD An Khê diện tích 10 ha (tại thị xã An Khê).

- Nghiên cứu, xây dựng, đề xuất chính sách, các giải pháp phát triển hạ tầng giao thông của tỉnh nhằm hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics phù hợp với đặc điểm kinh tế - xã hội của tỉnh.

3. Sở Kế hoạch và Đầu tư:

- Chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện việc tích hợp phương án phát triển hạ tầng logistics trên địa bàn tỉnh vào Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của tỉnh.

- Chủ trì nghiên cứu, đề xuất, triển khai các cơ chế, giải pháp đẩy mạnh thu hút đầu tư và đôn đốc các chủ đầu tư đẩy nhanh tiến độ, nâng cao hiệu quả đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics.

- Rà soát quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh đảm bảo tính đồng bộ của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics. Đảm bảo các quy hoạch, kế hoạch về giao thông, vận tải phù hợp với các chiến lược, quy hoạch về sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, xuất nhập khẩu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương, gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một tổng thể thống nhất.

- Chủ trì, phối hợp triển khai các hoạt động đối thoại, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp; hỗ trợ doanh nghiệp khởi nghiệp, khởi nghiệp đổi mới, sáng tạo và nâng cao năng lực, sức cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Khuyến khích thu hút các doanh nghiệp, doanh nghiệp khởi nghiệp trong lĩnh vực logistics tham gia đầu tư hoặc đặt trụ sở, chi nhánh, văn phòng đại diện trên địa bàn tỉnh. Cung cấp thông tin về các chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư theo

quy định của pháp luật. *Đẩy mạnh xúc tiến kêu gọi đầu tư các dự án phục vụ hoạt động logistics như: Trung tâm tiếp vận; bến, cảng thủy nội địa; ga hàng hóa; bến, bãi tập kết hàng hóa...*

4. Sở Xây dựng:

Hướng dẫn chủ đầu tư/ nhà đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng logistics, hạ tầng thương mại tuân thủ quy định pháp luật về xây dựng; tham gia thẩm định dự án hạ tầng logistics, cấp phép xây dựng công trình theo thẩm quyền.

5. Sở Tài nguyên và Môi trường:

Rà soát, cập nhật quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất; hướng dẫn, hỗ trợ, giải quyết các khó khăn vướng mắc, các thủ tục về đất đai, môi trường, giải phóng mặt bằng và các nội dung khác thuộc chuyên ngành quản lý theo quy định.

6. Sở Tài chính:

Hàng năm, tại thời điểm xây dựng dự toán, căn cứ khả năng cân đối ngân sách và trên cơ sở dự toán được lập theo đúng quy định của các sở, ngành, địa phương có liên quan, kiểm tra, tổng hợp, tham mưu cấp có thẩm quyền xem xét, bố trí kinh phí theo phân cấp quản lý ngân sách hiện hành để triển khai thực hiện những nhiệm vụ trong Kế hoạch.

7. Sở Khoa học và Công nghệ:

Chủ trì triển khai các hoạt động phát triển khoa học và công nghệ; hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, áp dụng hệ thống quản lý chất lượng tiên tiến để nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí trong lĩnh vực hoạt động logistics.

8. Sở Thông tin và Truyền thông:

- Triển khai hiệu quả Kế hoạch số 2415/KH-UBND ngày 03/12/2020 về Kế hoạch chuyển đổi số tỉnh Gia Lai giai đoạn 2021-2025 định hướng đến năm 2030; Kế hoạch số 648/KH-UBND ngày 29/3/2019 về thực hiện Nghị quyết 17/Q-CP ngày 07/3/2019 của Chính phủ về một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm phát triển Chính phủ điện tử giai đoạn 2019-2020 định hướng đến 2025 trên địa bàn tỉnh Gia Lai... Chú trọng đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin, xây dựng mạng lưới công nghệ thông tin thông suốt, toàn diện giúp kết nối từ các cơ quan quản lý nhà nước, hải quan... tới các doanh nghiệp logistics, các chủ hàng.

- Phối hợp với Sở Giao thông vận tải và các đơn vị liên quan đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, vận hành chuỗi cung ứng, kinh doanh dịch vụ logistics.

- Chỉ đạo, hướng dẫn các cơ quan báo chí trên địa bàn tỉnh và hệ thống thông tin cơ sở đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến chủ trương, chính sách và quy định của Trung ương, của địa phương về phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai.

- Phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Thông tin và Truyền thông chỉ đạo, định hướng các doanh nghiệp bưu chính phát triển hạ tầng bưu chính, dịch vụ bưu chính (là một phân loại của dịch vụ logistics) theo hướng chuyển đổi số, kênh chuyển

phát hàng hóa cho thương mại điện tử, tham gia hiệu quả vào chuỗi cung ứng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh.

9. Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn:

Hỗ trợ tích hợp sâu dịch vụ Logistics với các ngành sản xuất nông nghiệp, thương mại điện tử nông sản an toàn; kết nối chủ hàng, nguồn hàng hóa nông sản thực phẩm đến giao dịch, trung chuyển qua trung tâm Logistics, tổng kho hàng hóa trên địa bàn tỉnh.

10. Cục Hải quan Gia Lai-Kon Tum:

- *Đẩy mạnh công tác cải cách hành chính trên cơ sở áp dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại, công khai, minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp nhằm giảm chi phí, thời gian thông quan hàng hóa; tiếp tục vận hành hiệu quả “Hệ thống thông quan tự động và một cửa quốc gia VNACCS/VCIS” để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh; tiếp tục triển khai mở rộng thực hiện thanh toán thuế, lệ phí hải quan bằng phương thức điện tử.*

- *Nghiên cứu, đề xuất các chính sách về hải quan nhằm hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics phù hợp với đặc điểm kinh tế - xã hội của tỉnh.*

- *Chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan tiếp tục triển khai hải quan điện tử; tổ chức mô hình Hải quan thông minh nhằm tăng tốc độ thông quan, giải phóng hàng hóa xuất nhập khẩu.*

11. Công an tỉnh, Cục Quản lý thị trường tỉnh:

- *Tổ chức thực hiện các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác bảo đảm an ninh - trật tự, an toàn giao thông. Hướng dẫn, giám sát việc tuân thủ các quy định pháp luật về phòng chống cháy nổ, bảo vệ môi trường, xử lý các hành vi vi phạm pháp luật theo quy định.*

- *Chủ trì, phối hợp các cơ quan chức năng xử lý nghiêm các hành vi vi phạm quy định của pháp luật trong quá trình lưu thông, vận chuyển, kinh doanh và lưu giữ hàng hóa đảm bảo môi trường an toàn, ổn định và thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh.*

12. Ban Quản lý khu kinh tế tỉnh:

- *Quy hoạch khu vực phát triển hạ tầng logistics trong các khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh.*

- *Thu hút đầu tư các trung tâm logistics, kho ngoại quan, kho hàng hóa chuyên dùng và các dịch vụ logistics phù hợp với ngành hàng sản xuất của doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh, phù hợp với quy hoạch khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu Lệ Thanh.*

- *Tăng cường cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư triển khai các dự án phát triển dịch vụ logistics.*

13. UBND các huyện, thị xã, thành phố:

- *Tăng cường quản lý hệ thống kho, bãi đang hoạt động trên địa bàn. Xây dựng và tổ chức phương án sắp xếp các kho, bãi phục vụ phát triển dịch vụ logistics đảm bảo tuân thủ các quy định pháp luật về đầu tư xây dựng, phòng cháy chữa cháy, môi trường.*

- *Phối hợp các sở, ngành chức năng có liên quan cung cấp thông tin quy*

hoạch, địa điểm quy hoạch cho nhà đầu tư quan tâm và phối hợp chặt chẽ với chủ đầu tư đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng để thực hiện các dự án hạ tầng logistics.

14. Các doanh nghiệp, các hội, hiệp hội trên địa bàn tỉnh:

- Các hội, hiệp hội trên địa bàn phối hợp các sở, ngành, đơn vị triển khai các nội dung, hoạt động của Kế hoạch theo chức năng, nhiệm vụ.

- Tổ chức tuyên truyền, hướng dẫn các doanh nghiệp hội viên nâng cao nhận thức về hoạt động logistics. Kịp thời nắm bắt khó khăn các doanh nghiệp để tham mưu cho tỉnh các giải pháp xử lý, phối hợp xây dựng các cơ chế chính sách đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh.

Là đầu mối phối hợp với các doanh nghiệp, hội ngành nghề, tham mưu, đề xuất cho Ủy ban nhân dân tỉnh thúc đẩy tăng cường hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh, tăng cường sự hợp tác giữa các hiệp hội ngành nghề liên quan đến dịch vụ logistics.

- Các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh đẩy mạnh cung cấp dịch vụ logistics từng phần, trọn gói, triển khai các dịch vụ logistics trên nền tảng ứng dụng công nghệ thông tin và giao dịch điện tử. Tăng cường ứng dụng các thành quả của Cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 trong quản lý, vận hành chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí.

- Các doanh nghiệp đầu tư xây dựng hạ tầng dịch vụ logistics tập trung nguồn lực để triển khai hiệu quả dự án, đưa công trình vào vận hành và khai thác bảo đảm tiến độ và chất lượng.

Trên đây là Kế hoạch phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai giai đoạn 2023-2025 định hướng đến năm 2030. Yêu cầu các sở, ban, ngành, Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố và các đơn vị liên quan, căn cứ chức năng, nhiệm vụ và tình hình thực tế tại địa phương xây dựng Kế hoạch triển khai thực hiện (hoặc lồng ghép nhiệm vụ vào Kế hoạch công tác hàng năm của các đơn vị, địa phương). Định kỳ trước ngày 30/11 hàng năm (hoặc đột xuất khi có yêu cầu) gửi báo cáo kết quả thực hiện về Ủy ban nhân dân tỉnh (qua Sở Công Thương) để tổng hợp, báo cáo theo quy định.

Quá trình thực hiện Kế hoạch nếu có phát sinh vướng mắc, phản ánh về Sở Công Thương để tổng hợp, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh tỉnh xem xét, chỉ đạo./.

Nơi nhận:

- Bộ Công Thương (báo cáo);
- Thường trực Tỉnh ủy (báo cáo);
- Thường trực HĐND tỉnh (báo cáo);
- Chủ tịch, các Phó Chủ tịch UBND tỉnh;
- Các sở, ban, ngành của tỉnh;
- Các Hội, Hiệp hội Doanh nghiệp tỉnh;
- UBND các huyện, thị xã, thành phố;
- Báo Gia Lai, Đài PTTH tỉnh;
- Lưu: VT, KTTT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH



Nguyễn Hữu Quế

BÁO CÁO

Tình hình sản xuất nông sản, thực trạng và một số giải pháp phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai

Ông Phạm Văn Bình- Giám đốc Sở Công Thương Gia Lai

I. TÌNH HÌNH SẢN XUẤT, TIÊU THỤ VÀ XUẤT KHẨU NÔNG SẢN TỈNH GIA LAI

Gia Lai là tỉnh cao nguyên, biên giới nằm ở phía Bắc vùng Tây Nguyên, có diện tích tự nhiên 15.510,8 km². Phía Bắc giáp tỉnh Kon Tum; Phía Đông giáp tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định và Phú Yên; Phía Nam giáp tỉnh Đắk Lắk; Phía Tây giáp tỉnh Rattanakiri, Campuchia hơn 80 km đường biên giới. Gia Lai nằm ở vị trí trung tâm khu vực CLV (Campuchia-Lào-Việtnam), cửa ngõ khu vực CLV nối với dải ven biển miền Trung Việt Nam, kết nối Quốc lộ 19 (Việt Nam) với Quốc lộ 78 (Campuchia) là điều kiện thuận lợi để hình thành hành lang kết các địa phương thuộc tiểu vùng Mê Kông.

Gia Lai có 17 đơn vị hành chính cấp huyện, gồm 1 thành phố, 2 thị xã và 14 huyện. Với tổng diện tích đất tự nhiên hơn 15.510 km², lớn thứ 2 cả nước. Trồng trọt là một trong các ngành kinh tế mũi nhọn giúp Gia Lai đẩy mạnh phát triển kinh tế, là một trong những trung tâm phát triển nông nghiệp mạnh của cả nước, điển hình là phát triển trồng các loại cây công nghiệp và cây ăn quả, hơn 98.000 ha cà phê, sản lượng hơn 257.000 tấn/năm, Hồ tiêu hơn 13.000 ha, sản lượng hơn 47.000 tấn/năm, Cao su hơn 88.000 ha, sản lượng mủ khô hơn 123.000 tấn/năm; Sắn hơn 81.000 ha, sản lượng trên 1,6 triệu tấn/năm; khoảng 21.000 ha trái cây các loại (phần lớn là chuối gần 5.000 ha, chanh leo hơn 3.000 ha, sầu riêng gần 2.000 ha). Trong đó một số sản phẩm nông sản có sản lượng rất lớn như: cà phê, điều, tiêu, chanh leo...

Trong các năm gần đây, sản xuất nông nghiệp đã từng bước gắn với công nghiệp chế biến đẩy mạnh tiêu thụ và xuất khẩu hàng hóa, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Theo đó, lĩnh vực trồng trọt đã có bước chuyển dịch hình thành các vùng sản xuất tập trung quy mô lớn với nhiều loại cây trồng có giá trị kinh tế cao như: cà phê, cây ăn quả... Đặc biệt, đã thu hút nhiều doanh nghiệp đầu tư xây dựng và phát triển vùng nguyên liệu phục vụ chế biến. Đến nay, trên địa bàn tỉnh đã hình thành 16 khu sản xuất nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao với diện tích khoảng 3.434,4 ha, tập trung chủ yếu những cây trồng chủ lực như: bơ, sầu riêng, thanh long, ớt, hồ tiêu, cà phê, rau, hoa... phần lớn do các doanh nghiệp đầu tư sản xuất. Tổng diện tích cây trồng sản xuất theo tiêu chuẩn VietGap, GlobalGAP, 4C, Organic và hữu cơ lên đến 42.802 ha, trong đó có 34.077,8 ha phê, 586 ha hồ tiêu, 761 ha chè, 7.062 ha cây ăn quả, 315,8 ha rau, hiện có 2 doanh nghiệp được Bộ Nông nghiệp Phát triển nông thôn và UBND tỉnh công nhận doanh nghiệp nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Đây là tiền đề quan trọng thúc đẩy nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao trên địa bàn tỉnh phát triển trong những năm tới.

Giá trị sản xuất công nghiệp chế biến nông sản của tỉnh hàng năm tăng với tốc độ khá cao và trở thành điểm sáng trong các ngành công nghiệp, 9 tháng đầu

năm 2023 (tiếp tục là ngành công nghiệp chủ lực, động lực tăng trưởng của ngành (ước đạt 13.419,8 tỷ đồng tăng 13,7% so với cùng kỳ, chiếm tỷ trọng 61,49% tổng giá trị sản xuất công nghiệp), một số sản phẩm tăng cao so cùng kỳ năm 2022: sản lượng đường tinh chế tăng 54,5%, Sản lượng tinh bột sắn tăng 23,6%, Chè các loại tăng 13,8%, Chế biến sữa tăng 67,5% so, sản phẩm nước ép trái cây tăng 58,1%...Hiện nay, toàn tỉnh Gia Lai có trên 8000 cơ sở tham gia hoạt động trong ngành công nghiệp chế biến (05 nhà máy chế biến tinh bột sắn, 02 nhà máy chế biến đường tinh chế, 02 nhà máy chế biến chè, 05 nhà máy chế biến hạt điều nguyên liệu, 04 nhà máy sản xuất, chế biến hồ tiêu, 15 cơ sở sản xuất, chế biến mủ cao su và 86 cơ sở sản xuất, chế biến cà phê...). Hiện có 03 Khu công nghiệp chính là Khu Công nghiệp Trà Đa, Khu Công nghiệp Nam Pleiku và Khu công nghiệp - Khu Kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh, quy hoạch 23 Cụm công nghiệp với tổng diện tích 1.245,33 ha.

Tổng mức bán lẻ hàng hóa và dịch vụ đến năm 2022 đạt 89 ngàn tỷ đồng, năm 2023 ước đạt 108 ngàn tỷ đồng tăng 21% so với năm 2022. Thị trường hàng hóa dịch vụ phát triển đồng bộ; công tác quản lý khai thác thị trường nội địa được quan tâm. Hệ thống thương mại phát triển khá nhanh về số lượng, quy mô hoạt động cả thành thị, nông thôn.

Hoạt động xuất, nhập khẩu ngày càng được chú trọng, mở rộng thị trường và tăng trưởng kim ngạch. Tổng kim ngạch xuất khẩu năm 2022 đạt 660 triệu USD, ước năm 2023 đạt 680 triệu USD. Mặt hàng xuất khẩu chủ lực là hàng nông sản như: cà phê, cao su, sắn lát, tiêu, sản phẩm gỗ..., đã có mặt trên thị trường 40 quốc gia. Đặc biệt một số ngành hàng đã đáp ứng được yêu cầu chất lượng đối với thị trường khó tính như: Mỹ, Châu Âu, Nhật Bản...điển hình là cà phê với kim ngạch xuất khẩu trung bình 300 triệu USD/năm. Theo số liệu thống kê cho thấy, những năm gần đây, giá trị kim ngạch xuất khẩu nhóm hàng nông sản chiếm tỷ trọng cao trong tổng kim ngạch xuất khẩu toàn tỉnh (trên 80% tổng kim ngạch xuất khẩu). Số lượng doanh nghiệp tham gia xuất khẩu hiện có gần 40 doanh nghiệp.

Thị trường xuất khẩu chủ yếu là châu Âu (chiếm 50-60% tổng kim ngạch xuất khẩu của tỉnh) tiêu thụ phần lớn mặt hàng cà phê nhân xô, sản phẩm gỗ... Thị trường châu Á chiếm khoảng 30% tổng kim ngạch xuất khẩu đến các quốc gia: Trung quốc, Nhật bản, Hàn quốc, Singapo, Malaysia... tiêu thụ chủ yếu sản phẩm cao su, sắn lát, cà phê, sản phẩm gỗ. Hiện các mặt hàng nông sản xuất khẩu chủ lực của tỉnh đã có mặt trên thị trường gần 40 quốc gia, một số ngành hàng đã đáp ứng yêu cầu chất lượng đối với thị trường khó tính như: Mỹ, EU, Nhật Bản.

II. TỔNG QUAN VỀ THỰC TRẠNG LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH GIA LAI

Trong những năm qua, mặc dù đạt được những thành tựu phát triển nhất định trong phát triển kinh tế - xã hội, tuy nhiên so với mặt bằng chung cả nước, kết quả đạt được tỉnh Gia lai còn khiêm tốn. Hiện nay, một trong những ngành dịch vụ quan trọng tỉnh đang thiếu, cần thúc đẩy phát triển là ngành logistics. Các dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh quy mô tương đối nhỏ lẻ, chủ yếu hoạt động vận tải, chuyển phát hàng hóa đơn lẻ hoặc dịch vụ thuê kho, bãi. Các dịch vụ khác như: Hỗ trợ bảo quản (kho lạnh, sấy nhiệt, chiếu xạ...), đóng gói, hỗ trợ thủ tục hải

quan, giao nhận, phân tích và kiểm định kỹ thuật... hầu như chưa có doanh nghiệp đầu tư kinh doanh.

Cụ thể thực trạng cơ sở vật chất và tình hình hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh như sau:

1. Hệ thống hạ tầng giao thông:

Hiện tại Gia Lai có 2 phương thức vận tải chính đường bộ và hàng không. Về đường bộ tổng chiều dài khoảng 12.862 km, cảng hàng không Pleiku đáp ứng cơ bản nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng và từng bước cải thiện đời sống Nhân dân.

Mạng đường bộ Gia Lai gồm 6 quốc lộ (1) Quốc lộ 14: đoạn qua tỉnh Gia Lai dài 105,24 km. (2) Đường Trường Sơn Đông: đoạn qua tỉnh Gia Lai dài 213 km; (3) Quốc lộ 25: đoạn qua tỉnh Gia Lai dài 111,81 km; (4) Quốc lộ 14C: đoạn qua tỉnh Gia Lai dài 90,481 km; (5) Quốc lộ 19: Đoạn qua tỉnh Gia Lai dài 157 km; (6) Quốc lộ 19 D: dài 45,5km.

Gia Lai có 01 cảng hàng không dùng chung dân sự và quân sự, cách trung tâm thành phố Pleiku 5 km, đạt quy mô sân bay cấp 4C theo tiêu chuẩn ICAO, công suất phục vụ hành khách 600.000 HK/năm, đảm bảo khai thác các loại máy bay A320/321, Boeing 737. Hiện tại có 04 hãng hàng không gồm Vietnam Airlines, Jetstar Pacific, Vietjet Air và Bamboo Airways khai thác các đường bay nối Pleiku với các trung tâm kinh tế lớn cả nước: Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng, Hải Phòng...

Nhìn chung, mạng lưới giao thông phân bố tương đối hợp lý bao gồm hệ thống quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị, đường giao thông nông thôn, tạo được sự liên kết về mặt địa lý giữa tỉnh với các huyện, giữa thành phố với các thị xã, thị trấn, đồng thời nối với mạng lưới giao thông quốc gia và các tỉnh lân cận. Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Gia Lai giai đoạn 2011- 2020 cơ bản đạt mục tiêu Quy hoạch mạng lưới GTVT tỉnh Gia Lai, với việc đầu tư nâng cấp cải tạo cảng hàng không Pleiku đạt cấp 4C theo tiêu chuẩn ICAO; nâng cấp, cải tạo các tuyến quốc lộ 14, 19, 25 đạt tiêu chuẩn cấp III (đồng bằng và miền núi), quốc lộ 14C, đường Trường Sơn Đông đạt đường cấp IV miền núi... Tuy nhiên, vẫn còn một số mục tiêu chưa đạt được như: Năng lực khai thác của hệ thống đường bộ trên địa bàn thấp, chưa có đường bộ cao tốc, kết nối giao thông còn nhiều hạn chế: Hệ thống các công trình hạ tầng giao thông còn thiếu tính đồng bộ, thiếu tính kết nối làm giảm hiệu quả khai thác; kết nối với Campuchia qua cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh/O Ya Dao thông qua quốc lộ 19 còn hạn chế. Chưa có hạ tầng phục vụ để hình thành trung tâm logistics của tỉnh và của vùng (gồm cả các cảng cạn ICD) nên hiệu quả khai thác vận tải chưa cao.

2. Hệ thống cửa khẩu

Tỉnh Gia Lai có 01 cửa khẩu chính thực hiện xuất nhập khẩu hàng hóa với Vương quốc Campuchia, nằm trong Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh. Khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) quốc tế Lệ Thanh bao gồm toàn bộ địa giới hành chính của thị trấn Chư Ty và các xã: Ia Klla, Ia Dom, Ia Nan, Ia Pnôn thuộc huyện Đrác Cơ, tỉnh Gia Lai với tổng diện tích tự nhiên khoảng 41.515 ha, có nhiều thuận lợi và cơ hội phát triển với vị trí nằm trên tuyến đường cao tốc thuộc hành lang Đông-Tây (phía Nam),

Định hướng quy hoạch xây dựng Khu kinh tế Cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh thành Khu kinh tế tổng hợp đa ngành, đa lĩnh vực, gồm khu phi thuế quan (khu gia công sản xuất, xuất nhập khẩu, trưng bày triển lãm, giới thiệu sản phẩm...) và khu thuế quan (công nghiệp, đô thị, dịch vụ du lịch và các trung tâm tiếp vận...) của vùng tỉnh Gia Lai, là đầu mối giao thương phía Tây Gia Lai, vùng Tây Nguyên với các nước Campuchia, Myanmar, Thái Lan; điểm trung chuyển hàng hóa, khách du lịch quan trọng trên tuyến hành lang Đông - Tây giữa hai nước Việt Nam và Campuchia với trọng tâm phát triển tập trung các hoạt động công nghiệp, thương mại dịch vụ, xuất nhập khẩu hàng hóa qua biên giới, cửa khẩu giữa khu vực Đông Bắc Campuchia với khu vực Tây Nguyên và cảng biển Quy Nhơn.

3. Hệ thống vận tải, bưu chính

Trên địa bàn tỉnh Gia Lai, hiện có 305 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô và công ten nơ, với tổng số 1.314 xe được cấp phù hiệu (186 xe công ten nơ, 237 xe đầu kéo và 891 xe tải); 06 chi nhánh công ty Bưu chính, 01 văn phòng đại diện, 07 Địa điểm kinh doanh, 01 công ty TNHH một thành viên, 01 điểm phát; 17 tuyến huyện của Công ty Bưu chính Viettel).

Doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải liên tục tăng cho thấy yêu cầu về giao thương, kết nối trong và ngoài địa phương đáp ứng nhu cầu đời sống dân sinh và phát triển kinh tế ngày càng lớn. Tỉnh đang quản lý khai thác 224 tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đi đến 39 tỉnh, thành phố trong cả nước, 7 tuyến vận tải hành khách công cộng xe buýt gồm: 6 tuyến nội tỉnh và 1 tuyến liên tỉnh (Gia Lai - Kon Tum).

4. Hệ thống Kho, bãi tập kết hàng hóa, cơ sở đóng gói:

- Hệ thống kho, bãi, phục vụ cho mục đích tập kết, bảo quản hàng được đầu tư xây dựng nhưng quy mô còn nhỏ lẻ, phân tán, phần lớn phục vụ nhu cầu riêng các hộ sản xuất, doanh nghiệp, hợp tác xã.

- Tại khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh: Hiện có 06 dự án đầu tư xây dựng kho hàng nông, lâm sản: 03 kho đã hoàn thành đi vào hoạt động¹ và 03 Dự án kho chứa hàng nông lâm sản đang xây dựng².

- Địa điểm tập kết, kiểm tra hàng hóa: Trong Khu kinh tế Cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh hiện có 03 dự án đang đầu tư xây dựng³.

- Về cơ sở đóng gói: có 24 cơ sở được cấp mã cơ sở đóng gói quả tươi xuất khẩu sang Trung Quốc, tổng công suất đóng gói khoảng 665-795 tấn quả

¹ Dự án "Xây dựng kho chứa hàng nông lâm sản" của Công ty TNHH MTV Bảo Hoàng: vốn đầu tư đăng ký 37,7 tỷ đồng, diện tích 3,03 ha, đã hoàn thành đi vào hoạt động. Đây là địa điểm kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu tập trung được lực lượng Hải quan cấp phép; Dự án "Kho kinh doanh nông sản Phú Lợi" của Công ty TNHH Phú Lợi Hưng: vốn đầu tư đăng ký 38,7 tỷ đồng, diện tích 1,4 ha (đã hoàn thành đi vào hoạt động).; Dự án "Kho chứa hàng nông lâm sản và địa điểm tập kết kiểm tra hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu" của Công ty TNHH MTV Xuất nhập khẩu Sơn Thủy Phát: vốn đầu tư đăng ký 7,9 tỷ đồng, diện tích 1,1 ha đã hoàn thành đi vào hoạt động. Là địa điểm kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu tập trung được lực lượng Hải quan cấp phép.

² Dự án "Kho chứa hàng nông lâm sản" của Công ty TNHH MTV Đại Thắng: vốn đầu tư đăng ký 13,6 tỷ đồng, diện tích 1,6 ha; Dự án "Xây dựng kho chứa hàng nông sản" của Công ty TNHH MTV Vân Tiến: vốn đầu tư đăng ký 18 tỷ đồng, diện tích 0,9 ha; Dự án "Xây dựng kho chứa hàng nông sản" của Công ty TNHH MTV Thương mại Tiếp vận toàn cầu AC&T: vốn đầu tư đăng ký 3,7 tỷ đồng, diện tích 0,1 ha.

³ Dự án "Xây dựng bãi đậu xe và tập kết nông sản, lâm sản" Công ty TNHH MTV Trang Đức; Dự án "Kho ngoại quan" Công ty cổ phần Thương mại Tây Gia Lai: vốn đầu tư đăng ký 15,8 tỷ đồng, diện tích 0,5 ha; Dự án "Xây dựng kho ngoại quan" Công ty TNHH MTV Đại Phong Gia Lai: vốn đầu tư đăng ký 34 tỷ đồng, diện tích 02 ha.

tươi/ngày. Số lượng cơ sở chuyên sản xuất các vật liệu, sản phẩm phục vụ hoạt động bao trái, đóng gói, xuất khẩu (thùng xốp, hộp, rành nhựa, túi bao trái...) còn rất ít. Hầu hết phải mua từ các cơ sở sản xuất ngoài tỉnh. Do đó các chi phí cho các công đoạn trên còn tương đối lớn, làm tăng giá thành sản phẩm.

III. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP

Từ những thực trạng nêu trên, hiện nay Gia Lai đang rất quan tâm tới việc thúc đẩy phát triển logistics làm đòn bẩy cho hoạt động thương mại, tiêu thụ và xuất khẩu nông sản, góp phần tăng sức cạnh tranh các sản phẩm hàng hóa của tỉnh. Về phía Sở Công Thương cơ quan tham mưu giúp UBND tỉnh quản lý hoạt động thương mại trên địa bàn, xin đề xuất một số giải pháp thực hiện sau:

Một là Hoàn thiện cơ chế quản lý và phát triển hoạt động logistics: Rà soát, điều chỉnh các quy hoạch, kế hoạch có liên quan, tích hợp dịch vụ logistics trong chiến lược phát triển kinh tế-xã hội, đảm bảo đồng bộ về cơ sở hạ tầng, cơ cấu sản xuất phù hợp với mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh.

Hai là chú trọng phát triển hạ tầng dịch vụ logistics:

- Phát triển hạ tầng giao thông vận tải: Triển khai Quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông tỉnh Gia Lai thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Chú trọng hoàn thiện hạ tầng giao thông, đảm bảo các kết nối hỗ trợ quá trình luân chuyển hàng hóa, dịch vụ, hạn chế xảy ra tình trạng thiếu kết nối hay ùn tắc giao thông. Tổ chức hiệu quả các điểm nút, đầu mối giao thông quan trọng kết nối cảng cạn (ICD), cảng biển, cảng hàng không trong địa bàn tỉnh và khu vực. Đảm bảo phát triển kết hợp giữa dịch vụ vận tải đa phương thức và các dịch vụ liên quan.

- Phát triển trung tâm logistics: Tiếp tục đẩy mạnh kêu gọi, xúc tiến đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics theo quy hoạch. Nghiên cứu, thu hút đầu tư, xây dựng trung tâm logistics có quy mô phù hợp kết nối các đầu mối gom hàng, các kho tập kết, phân phối hàng.

- Định hướng phát triển kho, bãi: Gia tăng số lượng kho bãi hiện đại khi nhu cầu sản xuất tăng; thành lập các khu kho, bãi tập trung gần các khu, cụm công nghiệp, khu vực sản xuất nông nghiệp tập trung; nâng cấp và hình thành mới các kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho chuyên dùng để phục vụ hàng quá cảnh và trung chuyển. Phát triển kho hàng hóa chuyên dùng phù hợp với đặc tính thương phẩm như: Kho hàng lạnh, kho bảo quản nông sản, xăng dầu... và các mặt hàng đặc thù khác.

- Chú trọng đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin, xây dựng mạng lưới công nghệ thông tin thông suốt, toàn diện giúp kết nối từ các cơ quan quản lý nhà nước, hải quan... tới các doanh nghiệp logistics, các chủ hàng.

Ba là Cải thiện môi trường đầu tư và hỗ trợ nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ:

- Đẩy mạnh cải cách hành chính, giảm thời gian giải quyết các thủ tục hành chính, đặc biệt là các thủ tục liên quan đến đầu tư, xây dựng, thuế, hải quan... theo hướng ngày càng minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp hoạt động sản xuất, kinh doanh.

- Thúc đẩy tăng cường hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh và trong cả nước, với các doanh

ngành, tổ chức quốc tế với các hiệp hội ngành nghề: Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam VLA, Hiệp hội đại lý môi giới hàng hải Việt Nam Visaba, Hiệp hội cảng biển Việt Nam VPA, Hiệp hội vận tải ô tô... Kết nối, tổ chức sự kiện và tạo ra các mối liên hệ giao thương với các hiệp hội, các doanh nghiệp khác trong và ngoài nước để hỗ trợ doanh nghiệp trong việc hợp tác, ký kết hợp đồng, tiếp cận tín dụng ưu đãi, kết nối cung cầu.

- Khuyến khích, thu hút các nhà cung cấp dịch vụ logistics, các doanh nghiệp logistics trong nước (hoặc quốc tế) đặt trụ sở, chi nhánh và văn phòng giao dịch tại tỉnh nhằm tạo điều kiện thúc đẩy xuất nhập khẩu của tỉnh đồng thời định hướng, dẫn dắt các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh tham gia vào các hoạt động trong chuỗi logistics, tạo động lực để thu hút các nhà cung cấp dịch vụ khác.

Bốn là tăng cường công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của dịch vụ logistics: Xây dựng và thực hiện những chuyên đề tuyên truyền về hiệu quả kinh tế xã hội của việc phát triển dịch vụ logistics trên các phương tiện thông tin đại chúng và thông qua xuất bản các bản tin chuyên đề về từng khâu, từng lĩnh vực hoạt động logistics. Đẩy mạnh thực hiện các chương trình, hoạt động nâng cao nhận thức, hiểu biết cho cộng đồng doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh thông qua các buổi hội nghị, tọa đàm, tập huấn về dịch vụ logistics.

Năm là: Các doanh nghiệp, hợp tác xã sản xuất cần đổi mới tư duy, nâng cao chất lượng sản phẩm hàng hóa, thay đổi tư duy, từ sản xuất chạy theo quy mô, số lượng, chuyển dịch sản xuất theo quy chuẩn, đơn đặt hàng từng thị trường, nâng cao giá trị của sản phẩm. Áp dụng các giải pháp truy xuất nguồn gốc, tích cực, chủ động tham gia các chương trình đưa các phẩm hàng hóa lên các sàn giao dịch thương mại điện tử, vừa góp phần mở rộng thị trường tiêu thụ, vừa tận dụng các chính sách hỗ trợ và hạ tầng logistics của sàn thương mại điện tử.

Trên đây là báo cáo của Sở Công Thương về tình hình sản xuất nông sản, thực trạng và một số giải pháp phát triển logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai.

XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN NGÀNH LOGISTICS TRONG TƯƠNG LAI, MỘT SỐ GIẢI PHÁP, ĐỊNH HƯỚNG TRONG CÔNG TÁC QUY HOẠCH, THU HÚT ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HẠ TẦNG LOGISTICS ĐỐI VỚI TỈNH GIA LAI

(Tham luận Cục Xuất Nhập Khẩu)

1. Tình hình phát triển logistics tỉnh Gia Lai

1.1. Hệ thống hạ tầng logistics

Đến năm 2021, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên toàn tỉnh Gia Lai nâng cấp và xây dựng mới được khoảng 1.189 Km đường các loại. Trên địa bàn tỉnh có nhiều dự án trọng điểm đã và đang được triển khai đầu tư với tổng nguồn vốn (nhu cầu vốn, dự kiến) đầu tư khoảng 10.664,952 tỷ đồng.

Công tác đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông được các cấp, các ngành quan tâm, chú trọng, tập trung vốn cho các công trình dự án cấp bách, trọng điểm, ưu tiên các dự án nâng cấp các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ huyết mạch. Tăng cường đầu tư xây dựng giao thông nông thôn, đặc biệt là vùng đồng bào dân tộc thiểu số, phục vụ công tác giảm nghèo, bảo đảm cho tất cả các xã có đường ô tô được cứng hóa vào đến trung tâm xã, 86,93% đường trục thôn, làng được cứng hóa, đảm bảo ô tô đi lại thuận tiện quanh năm.

Với hệ thống 6 quốc lộ có 723 km, 10 đường tỉnh 372 km cùng kết nối với gần 11.088 Km đường huyện, đường đô thị, đường xã, đường thôn làng, đường chuyên dùng...tạo nên một mạng lưới giao thông cơ bản hoàn chỉnh, đảm bảo an ninh - quốc phòng trên địa bàn tỉnh Gia Lai và khu vực Tây Nguyên.

Hiện trạng mạng lưới đường bộ tỉnh Gia Lai đến nay bao gồm 6 tuyến quốc lộ; 10 tuyến đường tỉnh; đường đô thị; đường huyện, đường xã đường thôn buôn và đường chuyên dùng với tổng chiều dài 12.183 km.

Sân bay Pleiku: Bên cạnh đầu tư nâng cấp đường bộ, sân bay cũng được đầu tư nâng cấp để đáp ứng nhu cầu và vận hành khai thác các loại máy bay tầm trung, sân bay Pleiku được đầu tư nâng cấp, đạt tiêu chuẩn 4C, đảm bảo cho máy bay A320, A321 hoạt động; bãi đỗ đảm bảo 5 vị trí cho tàu bay loại A320, A321, có khả năng phục vụ 600 ngàn khách/năm. Đã có các chuyến bay đi Hà Nội, TP. HCM, Vinh, Hải Phòng, Đà Nẵng và ngược lại.

Về hạ tầng cửa khẩu, khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh là khu vực tập trung các điều kiện để phát triển thương mại, dịch vụ, du lịch, công nghiệp... từng bước trở thành đô thị biên giới. Sự phát triển của khu vực này có ý nghĩa quan trọng, tác động rất lớn tới quá trình phát triển của tỉnh Gia Lai cả về kinh tế - xã hội, môi trường và quốc phòng - an ninh, kết nối các hoạt động kinh tế của tỉnh,

vùng Tây Nguyên, duyên hải Trung Bộ với các tỉnh Đông Bắc Campuchia.

Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh có nhiều thuận lợi và cơ hội phát triển với vị trí nằm trên tuyến đường cao tốc thuộc hành lang Đông - Tây (phía Nam), trong bối cảnh Myanmar đẩy nhanh việc hình thành Đặc khu kinh tế Dawei và quá trình thu hút đầu tư phát triển của Khu kinh tế Nhơn Hội.

1.2. Dịch vụ logistics

Hiện tại, trên địa bàn tỉnh có 3 phương thức vận tải là: Đường bộ, đường thủy nội địa và đường hàng không. Trong ba phương thức vận tải nêu trên, phương thức vận tải đường bộ là chiếm ưu thế trong cơ cấu phát triển kinh tế của tỉnh.

Vận chuyển đường bộ phát triển tốt nhờ vào hệ thống mạng lưới đường bộ phong phú với 12.862 km. Bao gồm 06 quốc lộ; 10 đường tỉnh; mạng lưới giao thông nông thôn (đường huyện, đường xã, đường thôn buôn); mạng lưới giao thông đô thị, đường chuyên dùng.

Doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải liên tục tăng trong 10 năm với mức tăng bình quân 17,26%/năm, từ 1422 tỷ đồng năm 2011, đạt 5960 tỷ đồng vào năm 2020, phản ánh tốc độ tăng nhanh dịch vụ vận tải của tỉnh. Đặc biệt, giai đoạn 2011-2015 mức tăng trưởng đạt 23,46%/năm doanh thu vận tải và dịch vụ kho bãi, một phần phản ánh yêu cầu về giao thương, kết nối trong và ngoài địa phương đáp ứng đòi hỏi nhu cầu sống dân sinh và phát triển kinh tế.

Khối lượng vận tải hàng hoá năm 2011 đạt khoảng 9.627 nghìn tấn, năm 2020 đạt 29.520 nghìn tấn, tốc độ tăng trưởng đạt 13,26%/năm. Khối lượng hàng hóa luân chuyển năm 2011 đạt 1.462 triệu tấn.km, năm 2020 đạt 4780 triệu tấn.km, tốc độ tăng trưởng đạt 14,1%/năm.

Đối với vận chuyển hàng hoá, Gia Lai đứng thứ 24 của cả nước, địa phương có khối lượng vận chuyển hàng hoá cao nhất vùng Tây Nguyên.

Về hàng không, hiện tại có nhiều hãng hàng không: Vietnam Airlines, Vietjet Air, Bamboo và Jestar Pacific khai thác các đường bay nối Pleiku đi/đến Hà Nội, Đà Nẵng, Hải Phòng, Nghệ An và TP. Hồ Chí Minh. Trong những năm gần đây vận tải hàng không của tỉnh tăng đều liên tục. Tuy nhiên, thị phần vận tải hàng không của tỉnh vẫn còn rất nhỏ.

Hiện nay, tỉnh Gia Lai có 205 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi. Do không phân tách dữ liệu đối với doanh nghiệp chỉ trong lĩnh vực kho bãi nên chưa có những đánh giá về doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics. Toàn tỉnh có 1.855 cá thể phi nông nghiệp đang hoạt động trong lĩnh vực vận tải kho bãi. Trong đó, hoạt động cung cấp dịch vụ kho bãi chỉ có 61 cơ sở (sử

dụng 68 lao động).

1.3. Đánh giá chung

Hệ thống đường giao thông địa phương và quốc lộ cơ bản tạo được sự liên kết về mặt địa lý giữa tỉnh với các vùng kinh tế trong khu vực; kết nối trung tâm của tỉnh với các huyện, giữa thành phố với thị xã, thị trấn và tạo kết nối giữa các vùng động lực: Pleiku, An Khê, Chư Sê, Ayun Pa và Khu kinh tế Cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh. Hạ tầng khu - cụm công nghiệp được đầu tư đã phát huy hiệu quả. Hệ thống thông tin, liên lạc đảm bảo thông suốt.

Tuy nhiên, những kết quả đó chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế về hoạt động vận tải hàng hoá của tỉnh khi chi phí vận tải vẫn còn cao mà một trong những nguyên nhân là đến hiện tại Gia Lai chưa hình thành được Trung tâm Logistic và các cảng cạn, thiếu hệ thống kho bãi cho thành phẩm. Hạ tầng Logistics chưa phát triển, chưa theo kịp với đà phát triển của thương mại, xuất nhập khẩu, vận chuyển hành khách. Hệ thống quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh chưa được nâng cấp hoàn thiện, một số đường tỉnh chưa thông suốt trong mùa mưa, nhiều cây cầu được xây dựng đã xuống cấp, nhiều cầu trọng hạn chế không đảm bảo năng lực, nhu cầu khai thác.

Các hoạt động logistics mới ở mức manh mún, nhỏ lẻ chưa đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp. Số lượng doanh nghiệp logistics còn ít, nguồn nhân lực logistics còn hạn chế cả ở cấp quản lý và doanh nghiệp.

2. Xu hướng phát triển ngành logistics trong tương lai và tác động đối với quy hoạch, thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng logistics

2.1. Xu hướng phát triển ngành logistics trong tương lai

Trong tương lai, sự bùng nổ của thương mại điện tử sẽ tiếp tục ảnh hưởng tích cực đến ngành logistics. Với tình hình dịch bệnh đã ổn định và thế giới trở về bình thường mới, ngành logistics toàn cầu được dự báo sẽ đạt 12.975,64 tỷ USD vào năm 2027. Một số xu hướng phát triển của ngành trong thời gian tới bao gồm:

Kho siêu nhỏ và logistics chặng cuối: Kho siêu nhỏ là những không gian nhỏ chuyên dụng, tập trung vào việc đưa hàng tồn kho đến gần khách hàng hơn, đặc biệt ở các khu vực đô thị đông dân cư. Kho siêu nhỏ giúp quá trình logistics chặng cuối nhanh hơn, hiệu quả hơn để đáp ứng việc vận chuyển nhanh chóng. Hình thức kho này phù hợp nhất với hàng tiêu dùng thông thường và quần áo.

Giao hàng nhanh chóng và linh hoạt: Với sự phát triển của thương mại điện tử và thị trường trực tuyến, khách hàng ngày càng đòi hỏi sự giao hàng nhanh chóng và linh hoạt. Do đó, các doanh nghiệp logistics đang đổi mới và cải tiến quy trình và dịch vụ để đáp ứng nhu cầu này. Các công nghệ như giao hàng trong

ngày, phân phối cuối cùng và hệ thống quản lý kho thông minh đang được triển khai để đảm bảo giao hàng nhanh chóng và chính xác.

Sự xuất hiện của 3PL và 5PL: Sự phổ biến của dịch vụ logistics thuê ngoài (3PL) và e-logistics - logistics tích hợp trên nền tảng điện tử (5PL) dự kiến sẽ đẩy nhanh thị trường logistics toàn cầu trong giai đoạn tiếp theo. 3PL chịu trách nhiệm một loạt các nhu cầu vận chuyển và logistics từ đầu đến cuối bao gồm: vận chuyển hàng hóa, duy trì nhật ký hàng tồn kho và bảo hiểm vận chuyển, và cung cấp hệ thống chống mất hàng hoá.

Hiện nay, sự phức tạp ngày càng tăng trong hoạt động chuỗi cung ứng toàn cầu đang tạo điều kiện thuận lợi cho việc áp dụng 5PL. Các nhà cung cấp giải pháp 5PL thường liên kết các công ty, tập đoàn thương mại điện tử (TMĐT) để đạt được mục tiêu tối ưu hóa chi phí.

Xu hướng phát triển công nghệ 4.0 và tự động hóa

Số hóa chuỗi cung ứng là việc ứng dụng các giải pháp công nghệ để tối ưu hóa quy trình cung ứng, giúp quá trình này diễn ra nhanh hơn, chủ động và đáp ứng được khối lượng giao dịch lớn hơn. Cụ thể là xây dựng các hệ thống IoT (Internet of Things) gồm nhiều thiết bị đầu cuối cho phép truyền dữ liệu trong toàn bộ hệ thống như cảng biển, kho bãi, ... mà không cần nhập data đầu vào một cách thủ công.

Ngoài ra, nhiều doanh nghiệp trên thế giới đã ứng dụng các thành tựu như phương tiện tự động lái ứng dụng A.I (A.I self-driving vehicles), nền tảng công nghệ điện toán đám mây trong logistics, blockchain, ... Tại Việt Nam, nhiều doanh nghiệp chủ động xây dựng nền tảng hệ sinh thái số và hệ thống e-port giúp giải quyết nhanh chóng các hoạt động logistics từ khai thác cảng cho tới giao nhận hàng hóa, dịch vụ, giải quyết hóa đơn - chứng từ, ...

Bên cạnh đó là xu hướng đóng gói hàng thông minh (smart containerization) và sử dụng phần mềm quản lý vận tải trong logistics.

Tích hợp dịch vụ và giải pháp logistics: Để đáp ứng nhu cầu ngày càng phức tạp của khách hàng, các doanh nghiệp logistics đang đổi mới bằng cách tích hợp dịch vụ và giải pháp logistics. Thay vì chỉ cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa, họ cung cấp các giải pháp toàn diện như lưu trữ hàng hóa, quản lý kho bãi, đóng gói và định vị hàng hóa. Điều này giúp khách hàng tiết kiệm thời gian và công sức trong quản lý chuỗi cung ứng và tăng cường hiệu quả.

Quản lý rủi ro và an ninh: Trong môi trường kinh doanh ngày càng không chắc chắn, quản lý rủi ro và an ninh trở thành một yếu tố quan trọng trong ngành logistics. Các công ty logistics đang áp dụng các công nghệ như giám sát an ninh,

truy xuất nguồn gốc hàng hóa và bảo vệ dữ liệu để đảm bảo sự an toàn và tin cậy của quy trình vận chuyển.

Logistics xanh và bền vững: Thể hiện trách nhiệm với môi trường đang trở thành xu hướng của tất cả các ngành công nghiệp, bao gồm cả logistics. Logistics xanh là một trong những xu hướng sẽ được áp dụng trong thời gian tới. Theo đó, các công ty logistics sẽ sử dụng bộ đếm thời gian để đo lường và giám sát việc sử dụng nguồn tài nguyên như điện, nước và khí đốt trong cơ sở của họ; sử dụng phần mềm để tính toán lượng khí thải carbon. Xe vận chuyển hàng cũng sẽ chạy bằng điện và năng lượng mặt trời. Bao bì sẽ được chế tạo có khả năng phân hủy nhanh.

2.2. Tác động đối với quy hoạch, thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng logistics

Những xu hướng logistics trong giai đoạn tới đặt ra yêu cầu đối với quy hoạch, thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng logistics của tỉnh Gia Lai trên một số khía cạnh như:

- Quy mô của hạ tầng logistics. Đối với hạ tầng logistics, bên cạnh đầu tư mở rộng hạ tầng cũng cần chú trọng đến việc kết nối để nâng cao hiệu quả của các hạ tầng logistics riêng lẻ.

- Chất lượng, trình độ ứng dụng KHCN trong xây dựng và vận hành các hạ tầng logistics. Ứng dụng công nghệ trong lĩnh vực logistics đang được triển khai rất nhanh, từ việc định vị các phương tiện vận tải, tự động hóa quy trình vận chuyển hàng hóa trong nhà kho hay các phần mềm quản lý bến cảng.

- Thu hút vốn đầu tư xây dựng hạ tầng logistics đòi hỏi phải có những chính sách phù hợp và hiệu quả hơn, trong bối cảnh KHCN ngày càng phát triển.

- Xác định lại vai trò của trung tâm logistics - điểm nối giữa các khâu trong chuỗi logistics. Trung tâm logistics ngày nay không chỉ là nơi "dừng chân" của hàng hóa giữa các chặng vận chuyển, mà còn là nơi để hoàn thành các thủ tục giao nhận, xử lý, sơ chế hàng hóa, tạo thêm giá trị gia tăng cho hàng hóa.

3. Một số giải pháp, định hướng trong công tác quy hoạch, thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng logistics đối với Gia Lai trong giai đoạn tới

3.1. Định hướng phát triển hạ tầng logistics tỉnh Gia Lai

Với mục tiêu (i) Xây dựng và phát triển dịch vụ logistics nhằm thúc đẩy phát triển sản xuất, đẩy mạnh lưu thông hàng hóa, phát triển thương mại truyền thống, thương mại quốc tế và thương mại điện tử, tăng cường liên kết vùng và hội nhập quốc tế; (ii) Ứng dụng các công nghệ mới trong phát triển dịch vụ logistics, tăng cường đào tạo nguồn nhân lực; hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển logistics theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp nhằm đảm bảo năng lực cạnh tranh trên thị

trường; (iii) Phát triển kết cấu hạ tầng logistics đồng bộ với kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, kết cấu hạ tầng thương mại - dịch vụ, đưa Gia Lai trở thành một đầu mối logistics quan trọng của vùng; trong giai đoạn tới, định hướng phát triển hạ tầng logistics chủ yếu của tỉnh Gia Lai như sau:

- Rà soát, điều chỉnh quy hoạch, cơ cấu sản xuất địa phương gắn với phát triển hạ tầng và dịch vụ logistics, hình thành các tuyến đường bộ cao tốc, tuyến đường sắt Tây Nguyên và nâng cấp cảng hàng không Pleiku giúp cho Gia Lai kết nối với các tỉnh trong vùng Tây Nguyên, các cảng biển vùng duyên hải miền Trung, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông. Hạ tầng giao thông kết nối trung tâm logistics ở khu công nghiệp Nam Pleiku bao gồm các tuyến đường sắt Tây Nguyên, tuyến cao tốc Bắc Nam phía Tây và tuyến cao tốc Quy Nhơn - Pleiku - Lệ Thanh. Hạ tầng giao thông kết nối trung tâm logistics quốc tế ở Mang Yang là các tuyến Quốc lộ 19, Quy Nhơn - Pleiku - Lệ Thanh, hành lang vận tải đường Trường Sơn Đông nhằm rút ngắn thời gian, chi phí trong hoạt động vận tải, giao thương hàng hóa, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển vận tải đa phương tiện.

Phát triển hệ thống hạ tầng giao thông phải đảm bảo phù hợp với điều kiện địa hình tự nhiên của từng khu vực trong tỉnh; đảm bảo tính đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm, từng bước hiện đại, tạo nên mạng lưới hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết giữa các phương thức vận tải, giữa các khu vực với chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường, tiết kiệm năng lượng, phục vụ cho hoạt động sản xuất, xuất nhập khẩu và dịch vụ du lịch của tỉnh.

Công tác vận tải phải đáp ứng được yêu cầu vận tải hàng hoá, hành khách của địa phương và khu vực; đẩy mạnh phát triển mạng lưới vận tải đường bộ, đường thủy, đáp ứng được sự gia tăng về nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách trong tỉnh và khu vực; đổi mới phương tiện vận tải khách nhằm phục vụ ngày một tốt hơn sự đi lại của nhân dân đảm bảo an toàn, thuận tiện, văn minh, lịch sự. Đẩy mạnh xã hội hóa, huy động nguồn lực từ nhân dân cho đầu tư phát triển và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông.

- Khuyến khích phát triển trung tâm logistics phục vụ nông lâm sản là các mặt hàng thế mạnh của tỉnh.

- Khuyến khích đầu tư kho bãi, các điểm tập kết xe tải, container, xe của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ bưu chính.

- Đầu tư trang thiết bị, kiểm tra, đo lường và kiểm định phương tiện phục vụ hoạt động logistics.

3.2. Đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển dịch vụ logistics, thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng logistics

Tài liệu Hội nghị Triển khai các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai

a) Triển khai chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics

- Cụ thể hóa, sửa đổi, bổ sung các cơ chế, chính sách hiện hành nhằm huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển hệ thống trung tâm logistics; khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và quản lý khai thác các trung tâm logistics bằng nhiều hình thức theo quy định của pháp luật; khuyến khích đầu tư và phát triển dịch vụ logistics, gồm cả hoạt động của trung tâm logistics chuyên dụng gắn với hàng hóa nông sản.

- Triển khai các quy định của Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ về kinh doanh dịch vụ logistics; Nghị quyết 163/NQ-CP ngày 16/12/2022 của Chính phủ về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam; Quyết định 708/QĐ-BCT ngày 26/3/2019 của Bộ Công Thương về việc phê duyệt Kế hoạch cải thiện chỉ số hiệu quả Logistic của Việt Nam.

- Xác định đầu tư hạ tầng logistics là một trọng tâm ưu tiên, huy động các cấp, các ngành tập trung hỗ trợ nhà đầu tư, giải quyết thủ tục đầu tư nhanh gọn, dứt điểm để nhanh chóng tạo thay đổi về chất trong lĩnh vực này.

- Đẩy mạnh phát triển đồng bộ các dịch vụ logistics, hỗ trợ các cơ sở sơ chế, đóng gói, bảo quản nông sản với hệ thống kho lạnh, kho mát; tiếp tục đầu tư phát triển hạ tầng giao thông vận tải, các tuyến đường đến trung tâm xã, các đường vào khu công nghiệp, cụm công nghiệp, đường nội bộ các khu sản xuất nông nghiệp để giảm chi phí và tạo điều kiện dễ dàng cho lưu thông hàng hóa nông sản...

- Áp dụng một số chính sách, giải pháp thu hút nguồn vốn đầu tư:

+ Kiến nghị tăng mức vốn từ ngân sách trung ương, vốn chương trình mục tiêu quốc gia phân bổ cho tỉnh; tranh thủ các nguồn vốn do các Bộ, ngành Trung ương quản lý như vốn ODA, trái phiếu chính phủ,... để lồng ghép có hiệu quả với nguồn vốn của địa phương tập trung đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh;

+ Công khai quy hoạch, đẩy mạnh công tác xúc tiến đầu tư, tạo mọi điều kiện thuận lợi về cơ chế, chính sách (thủ tục đầu tư; công tác giải phóng mặt bằng; chính sách về thuế; ưu đãi về khai thác hạ tầng, dịch vụ sau đầu tư...) để mời gọi, thu hút các nhà đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức đối tác công tư;

+ Huy động nguồn lực từ các tổ chức, doanh nghiệp, nhân dân địa phương nơi có công trình đi qua bằng nhiều hình thức đóng góp như: Đóng góp về tài

chính; ngày công lao động; ca máy; vật liệu xây dựng; hiến đất và tài sản trên đất để giải phóng mặt bằng... nhằm tiết giảm chi phí đầu tư.

b) Nâng cao năng lực các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics

- Hỗ trợ hoạt động xúc tiến thương mại, cung cấp thông tin cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp logistics của địa phương tham gia các sự kiện, triển lãm, hội thảo logistics tại trong và ngoài nước.

- Khuyến khích, từng bước tích hợp sâu dịch vụ logistics với các doanh nghiệp sản xuất để tạo thành chuỗi lưu thông hàng hóa linh hoạt, rút ngắn thời gian, chi phí giao nhận nguyên vật liệu và sản phẩm.

- Các doanh nghiệp cần nỗ lực trong việc xây dựng hệ thống có thể thích ứng linh hoạt với những biến động thị trường. Đặc biệt, cần đề cao quá trình chuyển đổi số trong quản lý logistics thông qua những ứng dụng kho, vận tải điện tử, giám sát tự động ứng dụng công nghệ điện toán đám mây và trí tuệ nhân tạo vào các hoạt động hỗ trợ và chăm sóc khách hàng, đồng thời phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

- Phối hợp các viện nghiên cứu, trường đại học xây dựng chương trình, tổ chức các lớp tập huấn, cập nhật kiến thức về logistics cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp; phổ biến, tuyên truyền về các tập quán, luật pháp quốc tế, các điều khoản hiệp định thương mại quốc tế liên quan đến logistics; hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics.

c) Ứng dụng công nghệ và tối ưu khả năng truy xuất

- Hoàn thiện cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin và truyền thông phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics bao gồm: mạng lưới thông tin phục vụ sản xuất kinh doanh, trao đổi dữ liệu điện tử, nâng cấp hệ thống Internet,...

- Cải cách thủ tục hành chính, đơn giản hóa, minh bạch hóa, tin học hóa thủ tục hải quan; cải tiến quy trình thủ tục hải quan xuất nhập khẩu phù hợp với thông lệ quốc tế.

- Tiếp tục áp dụng hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2008 trong hoạt động quản lý của đơn vị.

- Hỗ trợ các doanh nghiệp ứng dụng thương mại điện tử, thông qua đó nâng cao năng lực, đảm bảo khả năng giám sát và truy xuất hàng hóa trong quá trình cung ứng.

GIỚI THIỆU MÔ HÌNH HOẠT ĐỘNG CỦA DOANH NGHIỆP ĐANG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

(Tham luận Công ty TNHH HEADWAY QUY NHƠN)

Như chúng ta đã biết, Logistics được ví như là “mạch máu” của nền kinh tế, là mắc xích giữ vai trò quan trọng trong việc kết nối, hỗ trợ và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

Việt Nam được đánh giá là thị trường đầy tiềm năng để phát triển ngành dịch vụ logistics. Theo bảng xếp hạng Agility 2022, Việt Nam lọt top 10 thị trường logistics mới nổi trên thế giới và đứng thứ 4 khu vực Đông Nam Á. Vì vậy, con đường phía trước của ngành logistics Việt Nam đầy triển vọng và rất nhiều màu xanh. Chính phủ và các bộ ngành Trung Ương cũng đã nhận định rõ tầm quan trọng và có nhiều nỗ lực để phát triển ngành logistics Việt Nam như ký kết nhiều hiệp định thương mại tự do, tạo động lực cho việc xuất nhập khẩu và thu hút vốn đầu tư từ nước ngoài vào Việt Nam.

Đối với tỉnh Gia Lai, Gia Lai là tỉnh có vị trí chiến lược thuận lợi ở khu vực miền Trung – Tây Nguyên. Phía Đông giáp các tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên. Phía Nam giáp tỉnh Đắk Lắk. Phía Bắc giáp tỉnh Kon Tum. Gia Lai có 90km đường biên giới chung với Campuchia, có cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh, cửa khẩu quốc tế Bờ Y, sân bay Pleiku. Gia Lai có vị trí khá thuận lợi về giao thông, với 3 trục quốc lộ: quốc lộ 14, quốc lộ 19, quốc lộ 25, là cửa ngõ đi ra biển của phần lớn các tỉnh trong khu vực, giao thông kết nối với Cảng Quy Nhơn rất thuận lợi. Sản phẩm, hàng hóa xuất nhập khẩu khá lớn nên việc phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai là rất cần thiết và có tiềm năng.

Đề xuất 04 giải pháp để hỗ trợ, khuyến khích phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai như sau:

1. Giải pháp về Cơ chế chính sách:

Ngày 17/5/2023, UBND tỉnh Gia Lai đã ban hành Kế hoạch số 1130 về việc Phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn Tỉnh giai đoạn 2023-2025, định hướng đến năm 2030. Điều đó cho thấy, UBND tỉnh Gia Lai và các sở, ban, ngành rất chú trọng đến việc xây dựng và phát triển ngành dịch vụ logistics trong thời gian đến và sẽ có nhiều cơ chế, chính sách thuận lợi để phát triển ngành này.

- Cũng như các tỉnh thành khác, Gia Lai cần hoàn thiện cơ chế, chính sách pháp luật về chuỗi cung ứng các dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, nội luật hoá các cam kết quốc tế.

- Phải có những chính sách, giải pháp để tăng cường liên kết vùng, khu vực và quốc tế. Hoàn thiện cơ chế quản lý và phát triển hoạt động logistics, nâng cao

hiệu quả phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước, giữa các ngành, các địa phương với các hiệp hội, cộng đồng doanh nghiệp.

- Cần đặt trọng tâm vào xây dựng & tổ chức triển khai thực hiện một cách thực chất chương trình chuyển đổi số & chuyển đổi xanh trong ngành logistics. Xem đây vừa là yêu cầu, vừa là động lực đổi mới & phát triển bền vững cho ngành dịch vụ Logistics tỉnh Gia Lai thời gian tới nhằm phù hợp với xu thế mới của Việt Nam & toàn cầu.

2. Giải pháp về Nguồn nhân lực:

Ngành Logistics Việt Nam đang đối diện với nhiều thách thức, đặc biệt là vấn đề về nhân lực. Nhân lực hiện chưa đáp ứng được yêu cầu của Ngành, thiếu cả về số lượng và chất lượng, trình độ tiếng anh về nghiệp vụ logistics còn hạn chế, thiếu kiến thức toàn diện, chưa theo kịp tiến độ phát triển của Logistics thế giới. Vì vậy cần có sự đầu tư đào tạo nguồn nhân lực chuyên sâu, thiết lập chương trình mang cấp Quốc gia về Chuyên gia Logistics để phát triển dịch vụ. Logistics hiện là một ngành học mới của nhiều trường ĐH. Các trường ĐH lớn trong nước & khu vực như ĐH Quốc gia Hà Nội, ĐH Quốc gia Hồ Chí Minh, ĐH Đà Nẵng, ĐH Quy Nhơn hiện đều có ngành học này. Cần định hướng nghề nghiệp cho học sinh, sinh viên và có những chính sách khuyến khích nguồn nhân lực có chất lượng cao về làm việc tại Tỉnh nhà.

3. Giải pháp về Phát triển hạ tầng dịch vụ Logistics:

Cần phát triển đồng bộ hạ tầng logistics gồm 3 nhóm: Hạ tầng giao thông vận tải, hạ tầng công nghệ và hạ tầng kết nối.

- Kêu gọi đầu tư xây dựng hạ tầng các khu công nghiệp, cụm chế xuất, kho bãi, cảng cạn, hạ tầng cửa khẩu, các trung tâm thương mại và chế biến hàng nông sản xuất khẩu tập trung - đây là sản phẩm xuất khẩu chủ lực của Vùng và của Tỉnh, gắn kết với hạ tầng giao thông, hạ tầng thương mại, hạ tầng logistics một cách đồng bộ.

- Kêu gọi đầu tư hợp tác công tư để kết nối hạ tầng giao thông đường bộ Cao tốc Thành phố Pleiku với cảng Quy Nhơn, Thành phố Pleiku với Đăk Lăk & Kon Tum. Đồng thời nâng cấp mở rộng QL19, QL14, QL25 tạo bước đột phá về kết cấu hạ tầng giao thông đối với khu vực Miền Trung Tây Nguyên. Chú trọng nâng cấp giao thông đường bộ từ Thành phố Pleiku đến các vùng trồng và sản xuất Café, Hồ tiêu, Cao su & trái cây các loại tại các huyện: Chư Sê, Chư Pưh, Chư Prông, Đăk Đoa, Mang Yang.

- Ứng dụng các công nghệ mới trong phát triển dịch vụ logistics. Đầu tư nhà kho hiện đại, trang bị các công nghệ tiên tiến như hệ thống tự động hóa và giám sát toàn diện, giúp cải thiện tốc độ và hiệu quả của quá trình vận chuyển. Các hệ

thống kho thông minh cung cấp thông tin chi tiết về quy trình lưu trữ, vận chuyển và quản lý hàng hóa, giúp tối ưu hóa tất cả các hoạt động này.

- Kết nối vận tải đa phương thức hiệu quả; liên kết các hình thức vận tải đường bộ, đường thủy, đường hàng không, đường sắt trong khu vực. Kết nối giữa các vùng, khu vực, các quốc gia với các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics trên cả nước và toàn cầu.

4. Giải pháp về giảm chi phí Logistics:

Khó khăn hiện nay là chi phí logistics còn cao so với mặt bằng trong khu vực và trên thế giới, cụ thể: Singapore 8,5%, Malaysia 13%, Indonesia 13%, Thái Lan 15.5% và Việt nam chiếm 20-25%/GDP. Đây chính là điểm nghẽn lớn nhất hiện nay.

- Ngành logistics là một ngành kinh tế – kỹ thuật tổng hợp, luôn gắn với chuỗi các dịch vụ xuyên suốt. Vì vậy vấn đề giảm được chi phí logistics phải có sự chung tay của nhiều ngành, nhiều lĩnh vực và nhiều địa phương, luôn đòi hỏi phải có các giải pháp đồng bộ, phù hợp trên cả 3 phương diện: tổ chức quản lý, khoa học – công nghệ và nguồn nhân lực logistic.

- Ưu tiên cắt giảm chi phí vận chuyển đường bộ bằng cách ứng dụng công nghệ, phần mềm tối ưu hoá lộ trình nhằm thiết lập tuyến đường vận chuyển tốt nhất. Lựa chọn phương tiện vận tải phù hợp & sử dụng tối đa công suất.

- Lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ Logistics có nguồn nhân lực chất lượng cao, đủ mạnh cả về quy mô, vốn, kinh nghiệm, trình độ quản lý & ứng dụng Công nghệ thông tin, chuyển đổi số nhằm tích hợp, kết hợp các công đoạn dịch vụ trọn gói trong chuỗi Logistics.

- Cần tích hợp nâng cao năng lực, nghiệp vụ và kết hợp các giải pháp trong chuỗi dịch vụ giữa các Doanh nghiệp XNK & Doanh nghiệp logistics nhằm tiết giảm chi phí.

- Doanh nghiệp XNK nên chuyển đổi phương thức mua bán trong hợp đồng Thương mại từ hình thức mua CIF, bán FOB sang mua FOB, bán CIF nhằm kiểm soát & quản lý được chi phí, tạo điều kiện cho ngành Logistics trong nước phát triển.

THAM LUẬN VỀ CÔNG TÁC LẬP QUY HOẠCH, CHÍNH SÁCH ƯU ĐÃI, THU HÚT ĐẦU TƯ CỦA TỈNH ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG, DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH

(Tham luận Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Gia Lai)

Trong bối cảnh hội nhập hiện nay khi Việt Nam thực hiện các cam kết TPP, AEC và các FTAs, kinh tế nói chung, xuất khẩu nói riêng sẽ tăng trưởng mạnh, thúc đẩy nhu cầu lưu thông hàng hóa nội địa và quốc tế, gia tăng nhu mở rộng thị trường khai thác và cung cấp các dịch vụ logistics, tỉnh có rất nhiều tiềm năng để từng bước hình thành và phát triển loại hình dịch vụ này.

Với vị thế là cửa ngõ của khu vực, tỉnh Gia Lai không chỉ trở thành đầu mối giao thương, trung chuyển hàng hóa, dịch vụ thương mại trong tam giác phát triển Campuchia – Lào – Việt Nam, mà còn là đầu mối giao thông quan trọng kết nối Tây Nguyên với các tỉnh khu vực miền Trung và Đông Nam Bộ. Những năm vừa qua, hạ tầng giao thông của Gia Lai được đầu tư nâng cấp đồng bộ với các tuyến, Quốc Lộ 19, Quốc lộ 25, đường Hồ Chí Minh. Cảng hàng không Pleiku nay cũng đã đủ điều kiện đón các loại máy bay hiện đại, cỡ trung, góp phần rút ngắn khoảng cách giữa tỉnh Gia Lai với nhiều địa phương trong cả nước. Quy hoạch Cảng hàng không Pleiku đảm bảo các điều kiện cơ sở vật chất, kỹ thuật để tiếp nhận chuyển bay quốc tế. Theo quy hoạch, tỉnh Gia Lai sẽ có cao tốc, đường sắt trục đông tây, trục bắc nam, đường xuyên á qua cửa khẩu Quốc tế Lệ Thanh, kết nối các nước nằm trong tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng và các nước trong khu vực.... Đây là tiềm năng và lợi thế rất lớn để Gia Lai phát triển ngành dịch vụ logistics.

Quy hoạch tỉnh Gia Lai đã tổ chức thẩm định vào ngày 11/8/2023 và được các thành viên Hội đồng thẩm định nhất trí thông qua với điều kiện có bổ sung, chỉnh sửa. Báo cáo Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) Quy hoạch tỉnh đã được thông qua tại Hội thảo tham vấn ý kiến tổ chức vào ngày 10/7/2023 với điều kiện phải chỉnh sửa. Sau khi được HĐND tỉnh thông qua, sẽ trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong tháng 12/2023. Trong đó dự kiến quy hoạch phát triển các trung tâm logistic trên địa bàn tỉnh gồm: Xây dựng Trung tâm Logistic ở khu công nghiệp Nam Pleiku (huyện Chư Sê); Trung tâm kho vận quốc tế Logistics Tây nguyên ở Mang Yang; Xây dựng 03 cảng cạn (ICD): ICD Nam Pleiku (diện tích 10 ha), ICD Lệ Thanh (diện tích 10 ha), ICD An Phú (diện tích 10 ha). Ngoài ra, xây dựng thêm các Trung tâm logistics chuỗi nông sản trên phạm vi toàn tỉnh.

Hiện nay, đầu tư kinh doanh trung tâm logistics là ngành nghề ưu đãi đầu tư theo quy định tại Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư;

do đó, dự án sẽ được hưởng các chính sách ưu đãi về thuê đất, thuế đất, thuế thu nhập doanh nghiệp, cụ thể như: Miễn tiền thuê đất theo quy định tại Điều 19 Nghị định 46/2014/NĐ-CP nếu đáp ứng các điều kiện, nguyên tắc miễn giảm theo quy định; Miễn hoặc giảm thuế sử dụng đất phi nông nghiệp tùy thuộc vào địa bàn đầu tư (dự án đầu tư tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn; địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn); Hưởng các chính sách về thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định tại Nghị định 218/2012/NĐ-CP ngày 26/12/2013 về quy định chi tiết thi hành Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp; Nghị định số 12/2015/NĐ-CP ngày 12/02/2015 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định về thuế; Thông tư số 96/2015/TT-BTC ngày 22/6/2015 của Bộ Tài chính về hướng dẫn về thuế thu nhập doanh nghiệp tại Nghị định số 12/2015/NĐ-CP ngày 12/2/2015 của Chính phủ; và các ưu đãi khác theo quy định pháp luật có liên quan.

Ngoài ra, để hoàn thiện các chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư phù hợp với quy định hiện hành, Ủy ban nhân dân tỉnh Gia Lai đã trình Hội đồng nhân dân tỉnh ban hành Nghị quyết số 42/2022/NQ-HĐND ngày 09/12/2022 bãi bỏ Nghị quyết số 167/2016/NQ-HĐND ngày 30/3/2016 của Hội đồng nhân dân tỉnh về một số chính sách hỗ trợ đầu tư áp dụng tại địa bàn tỉnh Gia Lai.

Dịch vụ logistics là ngành dịch vụ còn khá mới mẻ đối với tỉnh Gia Lai. Hiện nay, chất lượng của dịch vụ logistics phụ thuộc không nhỏ vào chất lượng của dịch vụ vận tải. Khi hoạt động vận tải được tổ chức thực hiện một cách tối ưu, chất lượng tốt sẽ góp phần đáng kể nâng cao chất lượng dịch vụ logistics. Tuy nhiên, sự phát triển của dịch vụ vận tải tỉnh Gia Lai chủ yếu mới đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa nội tỉnh, quy mô nhỏ. Hệ thống kết cấu hạ tầng vận tải mặc dù được đầu tư, nâng cao khả năng kết nối liên vùng nhưng tốc độ phát triển chưa theo kịp với đà phát triển của thương mại, xuất nhập khẩu, vận chuyển hành khách. Chính vì vậy, để đẩy mạnh công tác thu hút đầu tư đối với hoạt động, dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh, trong thời gian tới Tỉnh cần tập trung vào một số nhiệm vụ, giải pháp sau:

a) Hoàn thiện cơ chế quản lý và phát triển hoạt động logistics:

- Nâng cao chất lượng và hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics, bảo đảm tương thích và đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch giao thông, quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị và các quy hoạch chuyên ngành khác.

- Quy định phân công, phân cấp công tác quản lý hoạt động logistics trên địa bàn đảm bảo rõ ràng, hiệu lực, hiệu quả, tránh tình trạng chồng chéo, làm ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động đầu tư, sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển hệ thống trung tâm logistics; khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và quản lý khai thác các trung tâm logistics bằng nhiều hình thức theo quy định của pháp luật.

- Thực hiện tốt công tác quản lý, kiểm tra, kiểm soát thị trường và hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics trong các khâu lưu thông xuất nhập khẩu, vận chuyển, phân phối, dự trữ hàng hóa; kết hợp kiểm tra với hướng dẫn doanh nghiệp hoàn thiện các quy trình, điều kiện kinh doanh đảm bảo các quy chuẩn, tiêu chuẩn quy định; xử lý nghiêm các hành vi vi phạm theo đúng quy định pháp luật.

b) Phát triển hạ tầng dịch vụ logistics:

- Triển khai Quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông tỉnh Gia Lai thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Đầu tư, hoàn thiện hệ thống giao thông vận tải hiện có, ưu tiên huy động các nguồn lực để xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc, đường quốc lộ có lưu lượng giao thông lớn, kết nối các khu vực có cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu; hiện đại hóa hệ thống nhà ga, bến cảng, kho bãi, ... để bảo đảm kết nối thuận tiện giữa các trung tâm logistics với nhau, giữa các trung tâm logistics với khu vực sản xuất, các địa bàn tiêu thụ và các đầu mối giao thông.

- Tiếp tục đẩy mạnh kêu gọi, xúc tiến đầu tư các dự án hạ tầng dịch vụ logistics theo quy hoạch. Định hướng phát triển hạ tầng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh theo nguyên tắc dành quỹ đất và phát huy tối đa tiềm năng, nguồn lực để xây dựng và khai thác hiệu quả hạ tầng logistics.

- Gia tăng số lượng kho bãi hiện đại khi nhu cầu sản xuất tăng; thành lập các khu kho, bãi tập trung gần các khu, cụm công nghiệp, khu vực sản xuất nông nghiệp tập trung; nâng cấp và hình thành mới các kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho chuyên dùng để phục vụ hàng quá cảnh và trung chuyển. Phát triển kho hàng hóa chuyên dùng phù hợp với đặc tính thương phẩm như: Kho hàng lạnh, kho bảo quản nông sản, xăng dầu... và các mặt hàng đặc thù khác.

- Triển khai hiệu quả Kế hoạch số 2415/KH-UBND ngày 03/12/2020 về Kế hoạch chuyển đổi số tỉnh Gia Lai giai đoạn 2021-2025 định hướng đến năm 2030 và Kế hoạch số 648/KH-UBND ngày 29/3/2019 về thực hiện Nghị quyết số 17/Q-CP ngày 07/3/2019 của Chính phủ về một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm phát triển Chính phủ điện tử giai đoạn 2019-2020 định hướng đến 2025 trên địa bàn tỉnh Gia Lai. Chú trọng đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin, xây dựng mạng lưới

công nghệ thông tin thông suốt, toàn diện giúp kết nối từ các cơ quan quản lý nhà nước, hải quan... tới các doanh nghiệp logistics, các chủ hàng.

c) Cải thiện môi trường đầu tư và hỗ trợ nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ:

- *Đẩy mạnh cải cách hành chính, giảm thời gian giải quyết các thủ tục hành chính, đặc biệt là các thủ tục liên quan đến đầu tư, xây dựng, thuế, hải quan... theo hướng ngày càng minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp.*

- *Thúc đẩy tăng cường hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh và trong cả nước, với các doanh nghiệp, tổ chức quốc tế với các hiệp hội ngành nghề.*

- *Khuyến khích, thu hút các nhà cung cấp dịch vụ logistics, các doanh nghiệp logistics trong nước (hoặc quốc tế) đặt trụ sở, chi nhánh và văn phòng giao dịch tại tỉnh nhằm tạo điều kiện thúc đẩy xuất nhập khẩu của tỉnh đồng thời hướng dẫn các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh tham gia vào các hoạt động trong chuỗi logistics, tạo động lực để thu hút các nhà cung cấp dịch vụ khác.*

- *Đẩy mạnh hợp tác liên kết với các địa phương lân cận trong vùng với các tỉnh, thành phố trong cả nước nhằm tạo thuận lợi cho sự giao lưu vận chuyển, phân phối hàng hóa của Gia Lai với các tỉnh, thành phố trong khu vực và cả nước.*

d) Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực:

- *Phối hợp với các viện, trường đại học, xây dựng chương trình, tổ chức các lớp tập huấn, cập nhật kiến thức về logistics cho cán bộ quản lý nhà nước, doanh nghiệp; phổ biến, tuyên truyền về luật Việt Nam, luật pháp quốc tế, các điều khoản Hiệp định thương mại liên quan đến logistics; hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics.*

- *Có chính sách thu hút lực lượng lao động có trình độ, kỹ thuật vào hoạt động logistics trên địa bàn; khuyến khích, vận động, tuyên truyền doanh nghiệp đầu tư đổi mới trang thiết bị, công nghệ đi đôi với tự đào tạo và đào tạo lại lao động tại chỗ.*

THAM LUẬN CHỦ ĐỀ “NHẬN DIỆN KHÓ KHĂN, THÁCH THỨC, ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP THỨC ĐẨY PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH GIA LAI”

(Tham luận Sở Xây dựng tỉnh Gia Lai)

Logistics là hoạt động theo chuỗi dịch vụ gắn liền với quá trình sản xuất, tiêu thụ hàng hóa. Lĩnh vực này liên quan trực tiếp đến hoạt động vận tải, giao nhận, kho bãi, các thủ tục dịch vụ hành chính, tư vấn (hải quan, thuế, bảo hiểm...), xuất nhập khẩu - thương mại, kênh phân phối, bán lẻ... Sự tác động của logistics đến sự phát triển kinh tế là rất rõ ràng, tầm quan trọng của logistics đã được thể hiện tại Nghị quyết số 163/NQ-CP ngày 16/12/2022 của Chính phủ. Theo đó, Nghị quyết đã nhấn mạnh quan điểm: "Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế".

Nhận thức được vai trò của logistics trong định hướng phát triển kinh tế trong giai đoạn mới, Quy hoạch tỉnh Gia Lai giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã đề xuất Phương án phát triển các trung tâm logistics với việc phân bố vị trí và chức năng sau:

- Trung tâm Logistics ở khu công nghiệp Nam Pleiku.*
- Trung tâm kho vận quốc tế Logistics ở Mang Yang.*
- 03 cảng cạn (ICD): ICD Nam Pleiku gắn liền với Khu công nghiệp Nam Pleiku; ICD Lệ Thanh – huyện Đức Cơ; ICD An Phú – thành phố Pleiku.*

Phương án vị trí đề xuất gắn liền với các tuyến giao thông đã, đang và dự kiến là huyết mạch quan trọng của tỉnh Gia Lai, là các đầu mối giao thông quan trọng kết nối liên vùng (vùng tỉnh Gia Lai với vùng Tây Nguyên và vùng duyên hải miền Trung), kết nối khu Kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh (cửa ngõ ra các nước ASEAN với cảng biển Quy Nhơn). Đó là Quốc lộ 19, Quốc lộ 14, đường Hồ Chí Minh, cao tốc Bắc – Nam, cao tốc Quy Nhơn – Pleiku – Lệ Thanh.

Tuy nhiên, với quy mô nền kinh tế nhỏ, sức cạnh tranh chưa cao, hạ tầng giao thông kết nối còn nhiều mặt hạn chế, hạ tầng công nghệ thông tin, chuyển đổi số mới chỉ dừng ở bước cơ bản, các cơ hội về cạnh tranh và tạo sức bật về đầu tư chưa nhiều, để hiện thực và cụ thể hóa định hướng nêu trên, tỉnh Gia Lai sẽ phải đối diện cùng lúc 03 khó khăn và thách thức lớn sau:

Thứ nhất, hạ tầng logistics phải gắn liền với hạ tầng giao thông thông suốt, kết nối liên vùng; đồng thời với đó là phải gắn liền với các hoạt động kích thích sự

tương tác, phát triển kinh tế đô thị, nông thôn mang tính liên hoàn, không giới hạn ở phạm vi đơn vị hành chính thông thường.

Thứ hai, việc rà soát, đánh giá, lựa chọn quỹ đất phù hợp để phát triển hạ tầng logistics phải gắn liền với công tác đồng bộ hóa các cấp độ quy hoạch xây dựng, quy hoạch sử dụng đất triển khai sau Quy hoạch tỉnh Gia Lai thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Thứ ba, việc phát triển hạ tầng logistics song song với phát triển hạ tầng giao thông đầu mối đòi hỏi nguồn lực lớn, cần thiết phải giải bài toán về nguồn vốn, nguồn lực và xác định, lựa chọn các hoạt động ưu tiên đầu tư.

Cả 03 khó khăn, thách thức đều đóng vai trò chính yếu, là tiền đề quan trọng cho động lực phát triển toàn diện nền kinh tế của tỉnh Gia Lai trong giai đoạn mới. Để hoàn thành mục tiêu sớm đưa Gia Lai trở thành một đầu mối logistics quan trọng của vùng Tây Nguyên, từ góc độ quản lý ngành và đánh giá tình hình thực tiễn, Sở Xây dựng đề xuất một số nhóm nhiệm vụ và giải pháp thực hiện trong thời gian tới như sau:

Nhóm nhiệm vụ, giải pháp về hoàn thiện các cấp độ quy hoạch xây dựng (quy hoạch vùng liên huyện, quy hoạch vùng huyện, quy hoạch đô thị, quy hoạch nông thôn, quy hoạch khu chức năng).

Quy hoạch là tiền đề, là bước cụ thể hóa quan trọng đầu tiên trong toàn bộ quá trình triển khai thực hiện. Tầm quan trọng của công tác quy hoạch xây dựng đã được khẳng định tại rất nhiều Nghị Quyết, Văn bản quy phạm pháp luật của Đảng và Nhà nước như Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 148/NQ-CP của Chính phủ: Ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị về Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Luật Xây dựng; Luật Quy hoạch đô thị 2009;...

Công tác quy hoạch đi liền với sự phân tích, dự báo về sức bật của nền kinh tế, khả năng định hình các đầu mối giao thông, định hình các khu chức năng, hạ tầng thương mại dịch vụ, kho bãi,... phục vụ cho các hoạt động đầu tư, phát triển; xác định, biến các tiềm năng, lợi thế phát triển của vùng tỉnh, vùng liên huyện, vùng huyện và mỗi khu vực nhỏ thành cơ hội và động lực phát triển lớn, có tính lan tỏa cao, đồng thời hướng đến sự phát triển bền vững, ổn định.

Nhóm nhiệm vụ, giải pháp về chuẩn bị quỹ đất, đẩy mạnh đầu tư các hạ tầng giao thông huyết mạch kết nối liên vùng, phát triển nhanh hạ tầng công nghệ thông tin và chuyển đổi số.

Đánh giá, xác định và sớm chuẩn bị các quỹ đất là một trong những yếu tố quan trọng để đảm bảo tính khả thi của hoạt động đầu tư, tiết kiệm kinh phí, rút ngắn thời gian và mở ra nhiều cơ hội đón nhận đầu tư. Đây là bài học lớn được rút ra từ chính thực tiễn quá trình quản lý và phát triển kinh tế đô thị và nông thôn trong thời gian qua.

Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, nhất là hạ tầng các vùng động lực nhằm tập trung đầu tư có trọng tâm, trọng điểm vào những dự án, công trình có ý nghĩa lớn về phát triển kinh tế-xã hội, tạo điều kiện phát triển nhanh và bền vững; cụ thể hoá Nghị quyết của Đảng bộ tỉnh Gia Lai khoá XVI, nhiệm kỳ 2020-2025 là 4 bước cụ thể hóa Chương trình hành động số 592/Ctr-UBND ngày 30/3/2022 của UBND tỉnh Gia Lai. Tập trung ưu tiên đẩy mạnh phát triển hạ tầng như: Nâng cấp, mở rộng sân bay Pleiku; cao tốc Quy Nhơn – Pleiku – Lệ Thanh; cao tốc Ngọc Hồi – Pleiku; đường Hồ Chí Minh đoạn tuyến qua tỉnh Gia Lai; đường tránh qua đô thị Pleiku.

Đẩy mạnh chuyển đổi công nghệ số và phát triển hệ thống công nghệ thông tin để quản lý sự phát triển mang tính liên thông, liên tục, thông minh và hỗ trợ điều tiết tốt cho các hoạt động chung của phát triển kinh tế, trong đó có hoạt động phát triển logistics. Chuyển đổi số cũng đang là nội dung ưu tiên của Trung ương, Chính phủ, ngành xây dựng, thể hiện tại Nghị quyết 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 03/6/2017 của Ban Chấp hành TW Đảng; trong đó, có nội dung “Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, hiện đại hoá dịch vụ hành chính công để tiết kiệm thời gian, chi phí”; Nghị quyết số 52-NQ/TW ngày 27/9/2019 của Bộ Chính trị về một số chủ trương, chính sách chủ động tham gia cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư; Quyết định số 749/QĐ-TTg ngày 3/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “Chương trình chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030”; Quyết định số 1004/QĐ-BXD ngày 31/7/2020 của Bộ Xây dựng về việc phê duyệt Kế hoạch chuyển đổi số ngành Xây dựng giai đoạn 2020-2025, định hướng đến năm 2030;..

Nhóm nhiệm vụ, giải pháp về xác định nguồn lực đầu tư, ưu tiên đầu tư

Nguồn lực đầu tư lớn đồng nghĩa cần có sự chung tay, góp sức từ các thực thể là doanh nghiệp, nhà đầu tư tư nhân bên cạnh nguồn lực từ nhà nước và nguồn vốn vay, viện trợ. Muốn vậy, tỉnh Gia Lai cần làm tốt nhiệm vụ xác định các danh mục ưu tiên đầu tư, đảm bảo phù hợp với quy hoạch xây dựng đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, chủ động thông tin và mời gọi đến các thực thể bên ngoài để biến các khó khăn trước mắt thành lợi thế cạnh tranh của chính các địa phương trên địa bàn tỉnh.

Nhìn nhận thực tế điều kiện và các yếu tố cần thiết để phát triển hệ thống các loại hình dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai là bước khởi đầu của việc quan tâm, hoạch định chính sách, chiến lược thực thi một cách hiệu quả, hướng đến sự phát triển bền vững của tỉnh Gia Lai. Đây là cơ sở, là nền tảng để tỉnh Gia Lai gia tăng tính cạnh tranh, gia tăng sức mạnh nền kinh tế so với các tỉnh khác trong khu vực.

HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI, HẠ TẦNG HỖ TRỢ VẬN TẢI HÀNG HÓA VÀ CÁC GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ, CHẤT LƯỢNG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG HÓA TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH GIA LAI

(Tham luận Sở Giao thông Vận tải tỉnh Gia Lai)

a) Khái quát chung về hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa, hạ tầng hỗ trợ vận tải hàng hóa

Trên địa bàn tỉnh Gia Lai, hiện có 305 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô và công ten nơ, với tổng số 1.314 xe được cấp phù hiệu (trong đó: 186 xe công ten nơ, 237 xe đầu kéo và 891 xe tải). Hiện nay, đa số các đơn vị kinh doanh vận tải đã cơ bản thực hiện đúng các quy định của pháp luật về lĩnh vực kinh doanh vận tải, góp phần ổn định trật tự xã hội. Nhìn chung, hoạt động vận chuyển hàng hóa ngày càng đi vào nề nếp, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trên địa bàn.

Những năm qua, Tỉnh ủy, HĐND và UBND tỉnh đã quan tâm ưu tiên dành nhiều nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, do đó hệ thống giao thông của tỉnh dần được cải thiện, kết nối liên hoàn cơ bản đáp ứng được cho sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh trong giai đoạn mới. Tuy nhiên, do nhu cầu về nguồn lực cho phát triển hệ thống giao thông vận tải của tỉnh rất lớn, trong khi ngân sách còn hạn hẹp và tỷ lệ các thành phần kinh tế khác tham gia đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông còn ít. Bên cạnh đó, sự kết hợp các phương thức vận tải khác nhau (vận tải đa phương thức) để kết hợp các ưu điểm của từng phương thức vận tải cũng chưa được phát triển tương xứng.

b) Thực trạng về hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa, hạ tầng hỗ trợ vận tải hàng hóa

- *Phương tiện vận tải hàng hóa*

Nhìn chung, phương tiện vận tải tại tỉnh Gia Lai còn có những hạn chế như tuổi đời cao, công nghệ lạc hậu, tiêu hao nhiều nhiên liệu, thiếu những phương tiện lớn và các phương tiện chuyên dụng, chi phí đầu tư phương tiện cao.

Các đơn vị kinh doanh vận tải đầu tư xe container vẫn còn chậm. Nhiều mặt hàng xuất khẩu dạng rời, nghiệp vụ đóng gói kém làm ảnh hưởng tốc độ xếp dỡ và tăng chi phí công nhân, kho bãi, chiếm cầu bến khi làm hàng. Mặt khác, đa phần kho bãi vẫn còn khai thác ở mức truyền thống, chưa có hệ thống kệ kho thông minh, không sử dụng phần mềm IT nên hiệu quả khai thác kém, mất nhiều thời gian.

- *Khả năng xếp dỡ*

Tài liệu Hội nghị Triển khai các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai

Khả năng xếp dỡ có ảnh hưởng rất lớn tới phương án vận tải, bởi khả năng xếp dỡ bị hạn chế sẽ dẫn tới phát sinh thời gian chờ đợi, làm tăng chi phí vận tải.

Ngoài ra, thiết bị xếp dỡ lạc hậu, không đồng bộ hoặc kết nối các phương thức vận tải chưa tốt sẽ làm phát sinh thêm công đoạn chuyển tải trong quy trình xếp dỡ, khiến chi phí xếp dỡ tăng cao.

- Năng lực đơn vị kinh doanh vận tải

Quy mô các doanh nghiệp vận tải nhỏ hoạt động đơn lẻ, thiếu liên kết. Trình độ quản lý của nhiều doanh nghiệp còn sơ khai không đủ để đảm nhận các đơn hàng lớn. Do vậy giá vận tải và các chi phí logistics khá cao và rủi ro quản lý lớn (cháy nổ, ẩm mốc hàng hóa, giao thiếu hàng...).

Các doanh nghiệp vận tải nói chung có hệ thống tổ chức, điều độ khai thác chưa chuyên nghiệp, khả năng liên kết giữa các doanh nghiệp còn hạn chế, nguồn thông tin về nhu cầu vận chuyển không đủ sẽ khiến cho hiệu suất khai thác vận tải không cao; các doanh nghiệp thường chậm áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành.

Lĩnh vực vận tải đường bộ có tính xã hội hóa cao, do đó có nhiều doanh nghiệp nhỏ, chủ yếu là các công ty gia đình hoặc cá nhân có kỹ năng quản lý hạn chế, làm giới hạn sự phát triển cũng như tính chuyên nghiệp của thị trường.

c) Hiện trạng kết nối hạ tầng giao thông

Hiện tại trên địa bàn Gia Lai có 2 phương thức vận tải chính là đường bộ và hàng không. Về đường bộ toàn tỉnh có tổng chiều dài khoảng 12.889km, cùng với cảng hàng không Pleiku đã đáp ứng cơ bản nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng.

Mạng lưới đường bộ trên địa bàn tỉnh có nhiều tuyến giao thông quốc gia kết nối với các tỉnh khu vực Tây Nguyên và duyên hải miền Trung, bao gồm 06 tuyến quốc lộ với chiều dài 764 Km, đã từng bước được đầu tư hoàn thành. Đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14) theo hướng Bắc - Nam nối với tỉnh Kon Tum và Đắk Lắk đã được nâng cấp, cải tạo hoàn thiện; Quốc lộ 19 theo hướng Đông - Tây nối với tỉnh Bình Định và nước bạn Campuchia; Quốc lộ 25 nối với tỉnh Phú Yên; đường Trường Sơn Đông nối tỉnh Kon Tum và Phú Yên; Quốc lộ 14C dọc biên giới phía Tây của tỉnh; Quốc lộ 19D nối QL.19 với Đường Hồ Chí Minh. Hệ thống quốc lộ đã kết nối hoàn chỉnh với 10 đường tỉnh và hệ thống đường giao thông nông thôn tạo đà cho các địa phương trong tỉnh thuận lợi phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm an ninh - quốc phòng.

Nhiều dự án hạ tầng giao thông trọng điểm, các trục Quốc lộ, đường tỉnh được đầu tư, nâng cấp, mở mới các tuyến đường liên huyện, các đường vành đai đô thị, đường huyện, đường xã được triển khai thực hiện theo quy hoạch của ngành giao thông vận tải và của các địa phương. Trung ương và địa phương quan tâm đầu tư, nâng cấp, một số tuyến đường bộ trọng yếu đã và đang triển khai đầu tư đến năm 2025 với tổng nguồn vốn khoảng 10.000 tỷ đồng như: Đường Hồ Chí Minh đoạn tránh Pleiku, Đường Hồ Chí Minh đoạn tránh thị trấn Chư Sê; Đường liên huyện Chư Păh-Ia Grai-Đức Cơ-Chư Prông; Dự án Tăng cường kết nối giao thông khu vực Tây Nguyên (QL19) (vốn vay WB); Cải tạo, nâng cấp QL19 đoạn qua tỉnh Gia Lai (Km90 - Km108); Dự án cải tạo, nâng cấp các đoạn xung yếu trên QL25 gồm các đoạn Km117-Km123 và Km126-Km147; Đường hành lang kinh tế phía Đông (đường tránh QL19); Đường liên huyện Chư Sê - Chư Păh - Chư Prông; Đường từ thành phố Pleiku đi trung tâm huyện Đak Đoa; các dự án Nâng cấp, cải tạo các tuyến đường tỉnh như 662B, 663, 664, 665, 666, 669; Xây dựng cầu dân sinh theo dự án Lramp (87 cầu)...

Việc đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó các tuyến đường mới như Trường Sơn Đông, các tuyến liên huyện như Chư Păh - Ia Grai - Đức Cơ - Chư Prông, Chư Sê - Chư Păh - Chư Prông, ... đã hình thành các tuyến vận tải mới, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội khu vực tuyến đi qua, hình thành và phát triển các đô thị mới, điểm dân cư mới, liên kết giữa các vùng được thuận lợi đồng thời giảm tải đối với các tuyến vận tải cũ và giảm chi phí vận chuyển. Hệ thống quốc lộ đã kết nối cơ bản hoàn chỉnh với 371Km đường tỉnh, 946Km đường đô thị và hệ thống đường giao thông nông thôn tạo đà cho các địa phương trong tỉnh thuận lợi phát triển kinh tế - xã hội.

- Cảng hàng không Pleiku đạt cấp sân bay 4C theo tiêu chuẩn của tổ chức ICAO, là sân bay dùng chung dân dụng và sân bay quân sự.

- Hiện nay tỉnh chưa có cảng cạn, trung tâm Logistic và chưa có tuyến đường bộ cao tốc kết nối với các tỉnh trong vùng và vùng lân cận.

Tuy nhiên kết nối giữa các phương thức vận tải vẫn còn tồn tại một số vấn đề hạn chế, dẫn đến chi phí vận tải còn cao. Kết nối giữa các phương thức vận tải được thể hiện rõ trên các hành lang vận tải chính, trọng tâm là vấn đề kết nối đường bộ với cảng biển, với các trung tâm đô thị, các trung tâm sản xuất - tiêu thụ hàng hoá chính của nước ta.

d) Nguyên nhân việc kết nối hạ tầng giao thông chưa hiệu quả

Hạ tầng giao thông giao thông kết nối vùng và liên vùng của tỉnh đang là một trong những điểm nghẽn chưa giúp tỉnh Gia Lai phát triển bứt phá về kinh tế để xứng với tiềm năng của mình. Một trong những điểm nghẽn chính đó là tỉnh Gia Lai chưa có tuyến đường bộ cao tốc kết nối với các tỉnh trong vùng và vùng lân

cận. Các kết nối đối ngoại còn 1 số tuyến quốc lộ có cấp kỹ thuật thấp, đường 2 làn xe như QL19D, QL14C, Quốc lộ Trường Sơn Đông, QL25; mật độ quốc lộ trên địa bàn tỉnh còn thấp (Mật độ quốc lộ trên diện tích đạt 4,93 km/100 km² thấp hơn mật độ trung bình của cả nước (7,41 km/100 km²), vùng Tây Nguyên (5,63 km/100 km²) và thấp nhất trong các tỉnh vùng Tây Nguyên).

Cảng hàng không Pleiku có vai trò quan trọng là một cửa ngõ kết nối giao thông của tỉnh với các vùng trong cả nước đã cơ bản đáp ứng được nhu cầu của người dân. Tuy nhiên, hiện nay cảng hàng không Pleiku đã vượt công suất thiết kế (công suất hiện tại 600.000 HK/năm).

- Chưa có hạ tầng phục vụ để hình thành trung tâm logistics của tỉnh và của vùng (gồm cả các cảng cận ICD) nên hiệu quả khai thác vận tải chưa cao.

- Chưa phát triển và kết nối đồng bộ được các phương thức vận tải trên cùng một hành lang vận tải để hình thành vận tải đa phương thức, tận dụng các loại hình vận tải, giảm thiểu chi phí vận tải.

- Việc không thể sử dụng mô hình vận tải đa phương thức để tận dụng ưu thế của phương thức vận tải đường biển, đường thủy nội địa và vận tải đường sắt với khả năng khối lượng lớn, giá rẻ góp phần làm chi phí vận tải trong chi phí logistics tăng, giảm tính kết nối. Ngoài ra còn làm gia tăng áp lực và đẩy nhanh sự xuống cấp của cơ sở hạ tầng vận tải đường bộ, tiềm ẩn mất an toàn giao thông đường bộ.

- Các trung tâm logistics, cảng trung chuyển kết nối hàng hóa chưa có nên không phát huy được tiềm năng và địa thế của mình.

- Ngoài ra một điểm căn bản nữa gây trở ngại rất lớn cho việc kết nối các doanh nghiệp với nhau trên cơ sở cùng có lợi là tính “chia sẻ cộng đồng”, các nhóm doanh nghiệp cùng hoạt động trong một tuyến, ngành hàng thường không có tiếng nói chung, kể cả các doanh nghiệp vận tải.

e) Các giải pháp nâng cao hiệu quả, chất lượng hoạt động vận tải hàng hóa trên địa bàn tỉnh Gia Lai

* Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách

- Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh; thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh các loại hình vận tải và dịch vụ vận tải đa phương thức.

- Rà soát, sửa đổi chính sách thuế, phí, giá dịch vụ liên quan đến logistics, theo hướng tạo thuận lợi cho hoạt động logistics.

- Xây dựng, điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải đa phương thức, vận tải hàng hoá khối lượng lớn trên các hành lang chính phù hợp với thực tiễn phát triển.

- *Xây dựng cơ chế chính sách xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải (cảng cạn, trạm dừng nghỉ, kho bãi,...).*

** Nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch*

- *Rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ kết nối của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics. Đảm bảo các quy hoạch, kế hoạch về giao thông, vận tải phù hợp với các chiến lược, quy hoạch về sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, xuất nhập khẩu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương, gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho bãi trong một tổng thể thống nhất.*

- *Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát thực hiện chiến lược, quy hoạch đảm bảo tính công khai minh bạch và nâng cao tính khả thi của quy hoạch.*

- *Triển khai thực hiện có hiệu quả các đề án, dự án xây dựng cơ sở dữ liệu, hoàn thiện hệ thống và chỉ tiêu thống kê ngành GTVT, phục vụ cho công tác quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân.*

** Tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics*

- *Đầu tư mở rộng hạ tầng logistics nhằm kết nối các cảng. Xây dựng công trình giao thông, kho bãi, trung tâm logistics trên các tuyến đường, hành lang kết nối các cảng,...*

- *Tăng cường cơ sở vật chất, trang thiết bị bốc xếp và hệ thống kho bãi đáp ứng yêu cầu của vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics.*

- *Tập trung đẩy mạnh kết nối giữa các phương thức vận tải; đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải thu gom hàng từ các trung tâm phân phối theo khu vực đến các điểm bán lẻ, vận tải cự ly ngắn, khối lượng vận tải nhỏ đến trung bình; tham gia vào chuỗi vận tải đa phương thức kết nối giữa các đầu mối của phương thức vận tải khối lượng lớn đến các trung tâm phân phối quy mô vừa và nhỏ.*

- *Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn. Triển khai thực hiện kêu gọi đầu tư hệ thống cảng cạn theo quy hoạch được duyệt; Ưu tiên đầu tư các cảng cạn là các đầu mối tổ chức vận tải đa phương thức và cung cấp dịch vụ logistics, kết nối các phương thức vận tải.*

- *Xây dựng các trung tâm logistics hàng không gắn liền với các cảng hàng không.....,*

- *Phát triển sàn giao dịch logistics, tối ưu hóa vận tải hai chiều hàng hóa, container.*

- *Khuyến khích, tạo thuận lợi các doanh nghiệp dịch vụ logistics, liên kết với các vận tải đường bộ để cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức và các dịch*

vụ logistics trọn gói. Nâng cao năng lực của các doanh nghiệp trong việc đầu tư phương tiện và cung cấp các dịch vụ vận tải, kho bãi, giao nhận container.

- Tăng cường đẩy mạnh phát triển vận tải container thông qua việc nâng cấp, đầu tư trang thiết bị bốc xếp container tại các cảng đầu cuối, phát triển phương tiện vận tải chuyên dụng.

* Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng

- Xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích xã hội hóa đầu tư các dịch vụ vận tải với sự hỗ trợ của nhà nước về cấp đất, ưu đãi thuế, vốn vay... Triển khai thực hiện mạnh mẽ, quyết liệt và có hiệu quả các Đề án Huy động vốn xã hội hóa để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đã được phê duyệt.

- Cân đối, bố trí các nguồn vốn đầu tư, cho các dự án nhằm tăng cường khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình có tính quan trọng, cấp bách. Tập trung nghiên cứu phương án đầu tư xây dựng, phân đấu hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Quy Nhơn - Pleiku trước năm 2030.

* Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành, khai thác vận tải, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics. Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về hoạt động vận tải của các phương thức, thống kê số liệu vận tải; các phần mềm quản lý hoạt động vận tải, quản lý phương tiện, quản lý hoạt động của các Sàn Giao dịch vận tải..., đảm bảo đồng bộ thống nhất, kết nối giữa các cơ quan quản lý nhà nước với các đơn vị kinh doanh vận tải trong toàn quốc.

- Đổi mới phương tiện vận tải nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ nhằm quản lý phát triển dịch vụ logistics; ưu tiên phát triển vận tải chi phí thấp, khối lượng lớn.

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức kinh tế kỹ thuật chuyên ngành trong lĩnh vực vận tải.

* Công tác thanh tra, kiểm tra

- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra đối với hoạt động vận tải của tất cả các lĩnh vực, đặc biệt là thanh tra kiểm tra việc chấp hành các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải, các quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện, các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông để đảm bảo cạnh tranh lành mạnh trong hoạt động vận tải.

- Xử lý nghiêm các vi phạm về tải trọng xe, việc quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị giám sát hành trình xe, việc cấp và sử dụng phù hiệu, kê khai, niêm yết giá cước của các đơn vị vận tải... Phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong việc quản lý, giám sát và xử lý vi phạm về hoạt động vận tải trên địa bàn.

MỘT SỐ ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH XÂY DỰNG HẠ TẦNG LOGISTICS; CÁC CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH ƯU ĐÃI, THU HÚT ĐẦU TƯ DỊCH VỤ LOGISTIC VÀO KHU CÔNG NGHIỆP, KHU KINH TẾ

(Tham luận Ban quản lý Khu kinh tế tỉnh Gia Lai)

Ban Quản lý Khu kinh tế là cơ quan trực thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh Gia Lai, thực hiện chức năng quản lý nhà nước trực tiếp đối với Khu công nghiệp, Khu kinh tế cửa khẩu và tổ chức cung cấp dịch vụ hành chính công và dịch vụ hỗ trợ khác có liên quan đến hoạt động đầu tư, sản xuất kinh doanh cho nhà đầu tư trong Khu công nghiệp, Khu kinh tế cửa khẩu trên địa bàn tỉnh Gia Lai.

Khu kinh tế Cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh được thành lập theo Quyết định số 139/2001/QĐ-TTg ngày 21/9/2001 của Thủ tướng Chính phủ (khi đó là Khu kinh tế Cửa khẩu Đường 19, tỉnh Gia Lai) bao gồm các xã Ia Kla, Ia Pnôn, Ia Nan, Ia Dom và thị trấn Chư Ty thuộc huyện Đức Cơ, tỉnh Gia Lai. Ngày 13/3/2007, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 306/QĐ-TTg về việc nâng cấp cửa khẩu Lệ Thanh (tỉnh Gia Lai) – An Đông Péch (tỉnh Ratanakiri) từ cửa khẩu quốc gia lên cửa khẩu quốc tế. Việc nâng cấp từ cửa khẩu đường 19 lên thành khu kinh tế cửa khẩu quốc tế đã bổ sung thêm vai trò mới cho khu kinh tế cửa khẩu về ngoại giao, giao thương quốc tế mang tính khu vực và có khả năng kết nối với các nước Campuchia, Thái Lan, Lào, Myanmar khi hạ tầng kết nối của các nước bạn tiếp tục được nâng cấp, đầu tư.

Khu kinh tế Cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh nằm trong khu vực tam giác phát triển Campuchia- Lào -Việt Nam (tam giác phát triển CLV) bao gồm 13 tỉnh, trong đó có các tỉnh Tây Nguyên của Việt Nam như Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông. Khu vực tập trung các điều kiện để phát triển thương mại, dịch vụ, du lịch, công nghiệp... từng bước trở thành đô thị biên giới. Sự phát triển của khu vực này có ý nghĩa quan trọng, tác động rất lớn tới quá trình phát triển của tỉnh Gia Lai cả về kinh tế - xã hội, môi trường và quốc phòng - an ninh, kết nối các hoạt động kinh tế của tỉnh, vùng Tây Nguyên, Duyên Hải Trung Bộ với các tỉnh Đông Bắc Campuchia. Do đó cần phải nghiên cứu quy hoạch định hướng phát triển không gian để khai thác những tiềm năng, lợi thế đó.

Hiện nay, Ban Quản lý Khu kinh tế đang thực hiện Quyết định số 464/QĐ-TTg ngày 26/3/2021 về việc phê duyệt Nhiệm vụ Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh, tỉnh Gia Lai đến năm 2045. Ngày 22/8/2023, Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 979/QĐ-TTg quy định quy hoạch cảng cạn Lệ Thanh dự kiến đến năm 2050 diện tích xây dựng là 10ha. Ban Quản lý đã tích hợp nội dung này vào quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh, tỉnh Gia Lai đến năm 2045. Quy hoạch chung sau khi được

Tài liệu Hội nghị Triển khai các giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai

phê duyệt làm cơ sở triển khai lập các quy hoạch chi tiết xây dựng, từ đó lập dự án đầu tư xây dựng, cụ thể hóa các định hướng phát triển của Bộ Chính trị, Quốc hội, Chính phủ ... là động lực phát triển cho vùng phía Tây của tỉnh Gia Lai và của vùng Tây Nguyên, trong đó dự án cảng cạn Lệ Thanh diện tích xây dựng là 10ha sẽ thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn cửa khẩu nói riêng, cũng như tỉnh Gia Lai nói chung.

Ngoài ra, quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 979/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ còn có quy hoạch trước năm 2030 quy hoạch xây dựng Cảng cạn Nam Pleiku quy mô 5ha tại TP.Pleiku, tỉnh Gia Lai. Chính vì vậy, phiên thảo luận này là dịp để chúng ta kịp thời phối hợp triển khai Quyết định số 979/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ; Kế hoạch số 1130/KH-UBND ngày 17/5/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh về phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030.

Hiện nay, khi đầu tư tại khu kinh tế cửa khẩu được hưởng các chính sách ưu đãi sau:

a) Ưu đãi về thuế Thuế thu nhập Doanh nghiệp:

Thuế suất ưu đãi 10% trong thời hạn 15 năm và Miễn thuế 4 năm, giảm 50% số thuế phải nộp trong 9 năm tiếp theo Quy định tại khoản 1, Điều 15 Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp.

b) Ưu đãi thuế xuất, nhập khẩu:

Miễn giảm thuế Nhập khẩu, Xuất khẩu hàng hóa gồm: Miễn thuế hàng hóa nhập khẩu để tạo tài sản cố định của đối tượng được hưởng ưu đãi đầu tư; Miễn thuế nhập khẩu đối với nguyên liệu, vật tư, linh kiện (Nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được phải nhập khẩu) trong thời hạn 05 năm theo quy định tại khoản 1, Điều 14 và khoản 1, Điều 15, Nghị định số 134/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ về Quy định một số điều và biện pháp thi hành Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu.

c) Thuế đối với hàng hóa mua bán, trao đổi của cư dân biên giới:

Cư dân biên giới là công dân Việt Nam có hộ khẩu thường trú tại các khu vực biên giới, người có giấy phép của cơ quan công an tỉnh biên giới cho cư trú ở khu vực biên giới được miễn thuế với trị giá hải quan không quá 2.000.000 đồng/1 người/1 ngày/1 lượt và không quá 4 lượt tháng theo quy định tại Phụ lục V Nghị định số 134/NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ quy định một số điều và biện pháp thi hành Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu.

d) Ưu đãi về đất đai:

Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước 03 năm xây dựng cơ bản; Miễn tiền thuê đất sau thời gian xây dựng cơ bản từ 11 năm đến 19 năm; Miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước cho toàn bộ thời hạn thuê (đối với các dự án thuộc lĩnh vực đặc biệt ưu đãi đầu tư; Dự án đầu tư xây dựng nhà ở cho công nhân, người lao động; xây dựng trạm bảo dưỡng, sửa chữa, bãi đỗ xe (bao gồm cả khu bán vé, khu quản lý điều hành, khu phục vụ công cộng) phục vụ cho hoạt động vận tải hành khách công cộng trong Khu kinh tế; Nhà đầu tư được Nhà nước cho thuê đất để đầu tư xây dựng, kinh doanh kết cấu hạ tầng khu chức năng) theo Quy định tại Điều 8 Nghị định số 35/2017/NĐ-CP ngày 03/04/2017 của Chính phủ.

e) Ưu đãi các chi phí khác (theo Quy định tại khoản 4,5,6, Điều 22 Nghị định số 35/2022/NĐ-CP 28/5/2022 của Chính phủ):

Chi phí đầu tư xây dựng, vận hành hoặc mua, thuê mua, thuê nhà ở, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng cho người lao động; được cơ quan có thẩm quyền hỗ trợ thực hiện các thủ tục hành chính về đầu tư, doanh nghiệp, đất đai, xây dựng, môi trường, thương mại theo cơ chế “một cửa, tại chỗ”, hỗ trợ tuyển dụng lao động và các vấn đề liên quan đến triển khai dự án.

g) Phương thức huy động các nguồn vốn để đầu tư, hỗ trợ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng khu công nghiệp, khu kinh tế (Quy định tại khoản 1, Điều 23 Nghị định số 35/2022/NĐ-CP 28/5/2022 của Chính phủ):

Căn cứ vào khả năng cân đối ngân sách nhà nước, tính cấp bách của công trình, sự phù hợp với quy hoạch có liên quan, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định đầu tư hoặc hỗ trợ đầu tư và giao cho cơ quan, tổ chức có kinh nghiệm, năng lực quản lý làm chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng công trình kết cấu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội trong và ngoài hàng rào khu công nghiệp, dự án đầu tư xây dựng công trình kết cấu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội trong khu kinh tế để phục vụ cho hoạt động của khu công nghiệp, khu kinh tế theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

Việc nghiệm thu hoàn thành và quản lý, sử dụng công trình sau khi đầu tư xây dựng thực hiện theo quy định đối với dự án sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước tại pháp luật về đầu tư công, pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và quy định khác của pháp luật có liên quan.

TÁC ĐỘNG CỦA DỊCH VỤ LOGISTICS ĐỐI VỚI SẢN XUẤT, KINH DOANH NÔNG SẢN TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH

(Tham luận Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn)

Với tiềm năng lợi thế của tỉnh, Gia Lai là tỉnh nằm ở phía Bắc Tây Nguyên có diện tích tự nhiên 1.551.013 ha; trong đó, diện tích đất sản xuất nông nghiệp hơn 800.000 ha, là nơi có diện tích rộng lớn thứ hai cả nước, có nhiều đất đỏ Bazan màu mỡ, thời tiết khí hậu ôn hòa; là tỉnh có tiềm năng, lợi thế về phát triển nông nghiệp, nhất là nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Với tiềm năng lợi thế đó, những năm qua Ngành nông nghiệp và PTNT tỉnh Gia Lai đã phát huy có hiệu quả các lợi thế về vị trí, tài nguyên đất đai, thời tiết, khí hậu và truyền thống sản xuất của người dân các địa phương, từ đó Ngành nông nghiệp và Phát triển nông thôn đã tạo ra được nhiều sản phẩm nông nghiệp đa dạng, phong phú và chất lượng ngày càng cao.

Kết quả đạt được như sau: diện tích gieo trồng vụ Đông Xuân 2022 – 2023 đạt 80.439,32 ha. Trong đó: Lúa nước 26.833,6 ha; ngô 3.444,5 ha; sắn trồng mới 11.359,8 ha; khoai lang 1.921,7 ha; đậu các loại 4.274,36 ha; rau các loại 14.090,94 ha; lạc 128,2 ha; thuốc lá 3.851,8 ha; mía trồng mới 9.641,6 ha; cây hàng năm khác 4.697,31 ha. Tổng sản lượng lương thực: 178.273,24 tấn. Tính đến ngày 26/9/2023, toàn tỉnh gieo trồng được 214.897,9 ha cây trồng vụ Mùa các loại. Trong đó: Lúa nước 40.807,5 ha; lúa rẫy 8.838 ha; ngô 34.679,4 ha; sắn 68.534,4 ha; khoai lang 3.421,2 ha; đậu các loại 16.565,2 ha; mía trồng mới 1.968,8 ha; rau, dưa các loại 21.681,6 ha; lạc 1.922,2 ha; mè 2.335 ha; cây hàng năm khác 6.120,4 ha; cao su 830,4 ha; cà phê 1.992,4 ha; điều 142,9 ha; hồ tiêu 143,5 ha; cây ăn quả 4.636,4 ha; cây dược liệu 278,7 ha; Tổng đàn gia súc, gia cầm của tỉnh có đàn trâu 14.308 con; đàn bò 430.126 con; đàn heo 693.238 con; đàn gia cầm 7.420.000 con.

Hiện nay, toàn tỉnh có khoảng 237.346,49 ha diện tích các loại cây trồng thực hiện liên kết sản xuất gắn với tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp (gồm 15 chuỗi liên kết sản xuất các loại cây trồng); đối tượng tham gia liên kết gồm 88 hợp tác xã, 72 Tổ hợp tác, trên 23.806 hộ nông dân và trên 61 doanh nghiệp tham gia chuỗi liên kết sản xuất các loại cây trồng. Toàn tỉnh hiện có 81.503 hộ nuôi trâu, bò; 42.353 hộ nuôi heo; 129.920 hộ nuôi gia cầm. Trang trại chăn nuôi có 420 trại gồm: 86 trại bò, số lượng 36.720 con; 248 trại heo, số lượng 143.597 con; 86 trại gia cầm số lượng 965.483 con. Liên kết trong sản xuất chăn nuôi: Hiện trên địa bàn tỉnh có 06 chuỗi liên kết giữa các Doanh nghiệp với người chăn nuôi với tổng số trại liên kết 176 trại.

Những năm gần đây, được sự quan tâm của Tỉnh ủy, UBND tỉnh về việc phát triển hợp tác xã (HTX) như: HTX gắn với liên kết trong sản xuất và tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp theo chuỗi giá trị, HTX ứng dụng công nghệ cao, HTX tham gia chủ thể OCOP, Tỉnh đã tích cực kêu gọi, thu hút doanh nghiệp đầu tư vào nông nghiệp nông thôn, từng bước hình thành mối liên kết chặt chẽ theo chuỗi giá trị; đã hình thành một số vùng sản xuất tập trung với nhiều loại hình tổ chức sản xuất trong nông nghiệp; đã xuất hiện một số mô hình liên kết sản xuất gắn với tiêu thụ giữa doanh nghiệp với HTX, giữa HTX với nông dân, giữa doanh nghiệp với nông dân với nhiều hình thức liên kết khác nhau trên các lĩnh vực trồng trọt, chăn nuôi; góp phần giảm chi phí, nâng cao giá trị gia tăng nông sản, ổn định sản xuất và gắn với thị trường. Hiện có 336 HTX nông nghiệp, 02 Liên hiệp HTX với tổng số khoảng 10.000 thành viên với tổng vốn điều lệ đăng ký khoảng 684.484 triệu đồng (trong đó có một số thành viên đóng vốn điều lệ bằng hình thức góp bằng tài sản đất, lao động,.... quy ra bằng tiền mặt). Số lượng HTX ứng dụng công nghệ cao trong sản xuất nông nghiệp 32 HTX; có 42 HTX tham gia chương OCOP với 105 sản phẩm đạt tiêu chuẩn 3 và 4 sao cấp tỉnh.

Bên cạnh những kết quả đạt được, hiện nay sản xuất nông nghiệp trên địa bàn còn gặp nhiều khó khăn, diện tích cây trồng phát triển khá nhanh và không đồng đều, việc chuyển đổi cơ cấu cây trồng còn hạn chế, qua chọn lọc; canh tác còn phụ thuộc nhiều vào điều kiện tự nhiên, địa hình phức tạp dẫn đến việc thực hiện áp dụng các quy trình kỹ thuật chưa mang tính bền vững; chưa gắn với thích ứng biến đổi khí hậu đã ảnh hưởng đến năng suất, chất lượng và hiệu quả đầu tư của người sản xuất; Chuỗi giá trị của ngành hàng từ sản xuất, kiểm soát chất lượng đến thu mua, chế biến, bảo quản, tiêu thụ sản phẩm cũng như xây dựng thương hiệu và xúc tiến thương mại chưa gắn kết chặt chẽ; các loại hình tổ chức sản xuất, kinh doanh các mặt hàng nông nghiệp bộc lộ nhiều mặt hạn chế; sơ chế, chế biến với quy mô nông hộ và các cơ sở chế biến khác còn nhiều bất cập ảnh hưởng đến môi trường.

Xây dựng và phát triển dịch vụ logistics nhằm thúc đẩy phát triển sản xuất, đẩy mạnh lưu thông hàng hóa, phát triển thương mại truyền thống, thương mại quốc tế và thương mại điện tử, tăng cường liên kết vùng và hội nhập quốc tế; Ứng dụng các công nghệ mới trong phát triển dịch vụ logistics, tăng cường đào tạo nguồn nhân lực; hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển logistics theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp nhằm đảm bảo năng lực cạnh tranh trên thị trường; Phát triển kết cấu hạ tầng logistics đồng bộ với kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, kết cấu hạ tầng thương mại - dịch vụ, đưa Gia Lai trở thành một đầu mối logistics quan trọng của vùng, cần thực hiện một số nhiệm vụ trọng tâm như: Hoàn thiện cơ chế quản lý và phát triển hoạt động logistics; Phát triển hạ tầng dịch vụ logistics (Phát triển

hạ tầng giao thông vận tải, phát triển trung tâm logistics); Cải thiện môi trường đầu tư và hỗ trợ nâng cao năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ; Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, Phối hợp với các viện, trường đại học, xây dựng chương trình, tổ chức các lớp tập huấn, cập nhật kiến thức về logistics, Có chính sách thu hút lực lượng lao động có trình độ, kỹ thuật vào hoạt động logistics trên địa bàn.

Để góp phần nâng cao chất lượng, sức cạnh tranh nông sản Việt Nam đến năm 2030 tầm nhìn 2050, Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn tích cực hỗ trợ tích hợp sâu dịch vụ Logistics với các ngành sản xuất nông nghiệp, thương mại điện tử nông sản an toàn; kết nối chủ hàng, nguồn hàng hóa nông sản thực phẩm đến giao dịch, trung chuyển qua trung tâm logistics, tổng kho hàng hóa trên địa bàn tỉnh.

Với sự quan tâm chỉ đạo của lãnh đạo các cấp từ Trung ương đến địa phương, tôi tin rằng trong thời gian tới sẽ đẩy mạnh cung cấp dịch vụ logistics từng phần, trọn gói, triển khai các dịch vụ logistics trên nền tảng ứng dụng công nghệ thông tin và giao dịch điện tử. Tăng cường ứng dụng các thành quả của Cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 trong quản lý, vận hành chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí.

TRIỂN KHAI CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH GIA LAI

(Tham luận Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum)

Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum là đơn vị trực thuộc Tổng cục Hải quan, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hải quan trên địa bàn hai tỉnh Gia Lai và Kon Tum. Trong những năm qua, Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum đã thực hiện hoàn thành tốt chức năng, nhiệm vụ được giao, tạo thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, xuất nhập cảnh, phòng chống buôn lậu, vận chuyển trái phép hàng hoá qua biên giới.

Các hoạt động đẩy mạnh chuyển đổi số, hiện đại hóa hải quan, cải cách thủ tục hành chính, khai thác tối đa năng lực của các cửa khẩu, kho bãi, địa điểm nói riêng và cơ sở hạ tầng giao thông nói chung đã tạo thuận lợi thương mại đáng kể, giải quyết tình trạng ùn tắc hàng hóa, giảm thời gian thông quan hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, giảm chi phí làm thủ tục hải quan cho doanh nghiệp từ đó góp phần phát triển hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh Gia Lai.

Trong 9 tháng đầu năm 2023, Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum đã giải quyết thủ tục cho 7.643 tờ khai, tăng gần 2% so với cùng kỳ năm trước. Tổng Kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 329,61 triệu USD; Tổng số thu nộp ngân sách nhà nước là 240 tỷ đồng, đạt gần 72% chỉ tiêu Bộ Tài chính giao. Bên cạnh đó, đơn vị cũng giải quyết thủ tục cho trên 37.400 lượt phương tiện vận tải xuất nhập cảnh, tăng trên 35% so với cùng kỳ năm trước và 246.032 lượt hành khách XNC, tăng 202%.

Trên lĩnh vực quản lý của mình, Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum đã có những nỗ lực thúc đẩy phát triển hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh hàng hóa xuất nhập khẩu nói chung và các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics nói riêng, cụ thể:

a) Đẩy mạnh triển khai Cơ chế Một cửa quốc gia, tăng số lượng các dịch vụ công trực tuyến toàn trình.

Thực hiện cải cách thủ tục hành chính, thủ tục hải quan đối với phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh; hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh bằng phương thức điện tử. Tăng số lượng các dịch vụ công trực tuyến toàn trình (cấp độ 4) trên Cơ chế Một cửa Quốc gia, công khai thông tin về thời gian tiếp nhận, xử lý các hồ sơ trên Cổng thông tin một cửa quốc gia kết nối với hệ thống quản lý chuyên ngành của các bộ ngành. Trong 9 tháng đầu năm 2023, Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum đã công khai, niêm yết 11 thủ tục hành chính thay thế, bãi bỏ trong lĩnh vực Hải quan thuộc phạm vi quản lý của Bộ Tài chính. Cập nhật nội dung, sửa đổi đối với 01 thủ tục và triển khai thực hiện 02 thủ tục trên hệ thống Dịch vụ công trực tuyến. Tính đến thời điểm hiện nay, tổng số thủ tục hành chính liên quan lĩnh

vực Hải quan được thực hiện qua Cơ chế một cửa quốc gia là 177, trong đó thủ tục hành chính cấp tỉnh (Cục Hải quan và các cơ quan khác) là 33, cấp huyện (chi cục Hải quan) là 144.

b) Ứng dụng công nghệ thông tin trong kiểm soát thời gian thông quan. Tự động hóa thủ tục giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.

Hiện nay, Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum đã ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin (CNTT) vào tất cả các lĩnh vực trọng yếu về quản lý hải quan như: thực hiện thủ tục hải quan, quản lý thuế, quản lý hàng hóa tại địa điểm kiểm tra hàng hóa tập trung, quản lý rủi ro, kiểm tra sau thông quan, xử lý vi phạm, cung cấp dịch vụ công trực tuyến, thực hiện cơ chế một cửa quốc gia, quản lý nội ngành.

Hệ thống thông quan tự động (VNACCS/VCIS) là hệ thống CNTT cốt lõi trong việc thực hiện thủ tục hải quan và thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu, với hơn 99% doanh nghiệp tham gia, xử lý hơn 99,6% tờ khai đăng ký trên hệ thống và thời gian thông quan đối với hàng luồng xanh chỉ từ 1-3 giây; 100% áp dụng Hệ thống quản lý hải quan tự động (VASSCM) trên tất cả các kho, bãi, địa điểm kiểm tra tập trung mà đơn vị quản lý; thu ngân sách Nhà nước bằng phương thức điện tử đạt 100%.

c) Đầu tư trang thiết bị hiện đại phục vụ công tác kiểm tra, giám sát hải quan.

Chi cục Hải quan cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh đã được đầu tư, đưa vào sử dụng nhiều loại trang thiết bị hiện đại như: máy soi hành lý; các hệ thống camera giám sát, seal định vị điện tử, máy test nhanh ma túy, áp dụng Hệ thống quản lý hải quan tự động (VASSCM) trên tất cả các kho, bãi, địa điểm kiểm tra tập trung... nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động giám sát hải quan và phòng ngừa, đấu tranh phòng, chống buôn lậu, gian lận thương mại, vận chuyển trái phép hàng hóa, ma túy qua biên giới; tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại, đảm bảo an ninh, an toàn cho nền kinh tế, thu hút đầu tư và tạo môi trường kinh doanh lành mạnh, cạnh tranh công bằng, minh bạch.

Việc hiện đại hóa, tự động hóa công tác kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan bằng trang thiết bị đã giảm tỷ lệ kiểm tra trong quá trình làm thủ tục hải quan, thực hiện đánh giá rủi ro, chuyển từ tiền kiểm sang hậu kiểm giúp doanh nghiệp xuất nhập khẩu chủ động kế hoạch sản xuất, kinh doanh, góp phần rút ngắn thời gian thông quan giải phóng hàng hóa, tạo thuận lợi thúc đẩy thương mại.

d) Bố trí thời gian làm việc hợp lý tại cửa khẩu để hỗ trợ doanh nghiệp nhanh chóng thông quan, giải phóng hàng hóa.

Hiện nay, ngành Hải quan đang giải quyết thủ tục hải quan trên hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan, doanh nghiệp có thể thực hiện khai hải quan 24/7. Tại Chi cục hải quan cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh, thời gian làm việc được thực hiện theo thời gian đóng mở cửa khẩu quy định của UBND tỉnh Gia Lai, ngoài ra, luôn có bố trí lực lượng công chức hải quan trực 24/24. Thời gian làm việc ngoài giờ hành chính, ngày nghỉ, ngày lễ được thực hiện theo quy định tại Điều 4 Thông tư 38/2015/TT-BTC để đảm bảo kịp thời cho việc xếp dỡ hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu trên cơ sở đề nghị của người khai hải quan.

e) Thực hiện chương trình hợp tác đối tác Hải quan – Doanh nghiệp.

Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum đã tổ chức triển khai các hoạt động xây dựng và phát triển quan hệ đối tác Hải quan – Doanh nghiệp định kỳ hàng năm. Qua hoạt động đối thoại với cộng đồng doanh nghiệp, Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum đã phổ biến, hướng dẫn các quy định pháp luật mới, giải đáp các vướng mắc của doanh nghiệp kinh doanh hàng hóa xuất nhập khẩu nói chung và các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics nói riêng; kịp thời xử lý ngay các vướng mắc thuộc thẩm quyền hoặc kiến nghị lên các cấp có thẩm quyền đối với các trường hợp vượt thẩm quyền. Ngoài ra, thông qua hoạt động này, cơ quan hải quan cũng đã được cộng đồng doanh nghiệp góp ý xây dựng thể chế cho phù hợp với yêu cầu thực tế cũng như chấn chỉnh, khắc phục những hạn chế để hoàn thiện, cải tiến hoạt động của mình nhằm phục vụ tốt hơn, tạo điều kiện thông thoáng, thuận lợi, nhanh chóng trong việc thông quan hàng hóa, phương tiện vận tải, không để xảy ra tình trạng ách tắc, tồn đọng hàng hóa tại cửa khẩu.

Để góp phần phát triển, tạo thuận lợi thương mại, nâng cao sự cạnh tranh quốc gia trong quá trình hội nhập nói chung, thúc đẩy, nâng cao hiệu quả và giảm chi phí trong hoạt động logistics và doanh nghiệp vận tải nói riêng, trong thời gian qua ngành Hải quan nói chung và Cục Hải quan Gia Lai – Kon Tum nói riêng đã tích cực triển khai thực hiện nhiều giải pháp, nỗ lực triển khai thực hiện cải cách, hiện đại hóa và đơn giản hóa về thủ tục hải quan. Bên cạnh việc tập trung hoàn thiện hệ thống chính sách pháp luật về hải quan và hệ thống văn bản về chính sách thuế đối với hàng hóa xuất nhập khẩu thì cơ quan hải quan cũng chú trọng đến việc thí điểm, áp dụng và đưa các ứng dụng công nghệ thông tin, trang thiết bị hiện đại, quản lý rủi ro vào quá trình thực hiện thủ tục hải quan nhằm giảm thời gian thông quan hàng hóa đảm bảo tính khách quan, tăng độ chính xác và giảm nhân lực cũng như chi phí phát sinh cho cả cơ quan nhà nước và các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân... đặc biệt là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics.

Tỉnh Gia Lai có điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics. Tại hội nghị hôm nay, trong lĩnh vực quản lý của mình, Cục Hải

quan Gia Lai – Kon Tum đề xuất các giải pháp nhằm tạo sự thông thoáng trong hoạt động xuất nhập khẩu nói chung và hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics nói riêng trên địa bàn tỉnh Gia Lai, cụ thể như sau:

a) Rà soát các quy định pháp luật về hải quan, đặc biệt là các văn bản về quản lý và kiểm tra chuyên ngành hiện vẫn còn nhiều bất cập, gây khó khăn cho doanh nghiệp để kịp thời kiến nghị cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung hoặc có ý kiến để kịp thời hướng dẫn ngành Hải quan và doanh nghiệp thực hiện thống nhất.

b) Đẩy mạnh hơn nữa công tác cải cách hành chính, hiện đại hoá hải quan, cải tiến quy trình thủ tục hành chính theo hướng đơn giản hoá, thực hiện dịch vụ công ở mức độ cao nhất nhằm giảm thời gian thông quan, giảm chi phí tuân thủ, tiết kiệm thời gian và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Hạn chế tối thiểu việc thực hiện thủ tục hải quan bằng các phương pháp thủ công.

c) Tập trung nguồn lực triển khai đồng bộ, có hiệu quả các giải pháp tạo thuận lợi thương mại như: Áp dụng nguyên tắc quản lý rủi ro trong kiểm tra; Nghiên cứu đề xuất chuyển nhiều hàng hoá có nguy cơ rủi ro thấp sang kiểm tra sau thông quan, cắt giảm danh mục hàng hoá thuộc diện phải kiểm tra, tăng đối tượng được miễn kiểm tra; đơn giản hoá hơn nữa quy trình, thủ tục kiểm tra; Bãi bỏ những quy định không cần thiết...

d) Tăng cường ứng dụng công nghệ số, cải cách hiện đại hoá hải quan theo hướng lấy người dân, doanh nghiệp làm trung tâm; lấy hiệu quả và sự hài lòng làm thước đo đánh giá chất lượng phục vụ, tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, thông thoáng, thuận lợi cho doanh nghiệp.

e) Đẩy mạnh triển khai Cơ chế một cửa quốc gia; Cơ chế một cửa ASEAN và kết nối chính thức với các đối tác thương mại ngoài ASEAN về trao đổi chứng nhận xuất xứ hàng hóa điện tử mở rộng đến các chứng từ khác như tờ khai hải quan, chứng nhận kiểm dịch theo lộ trình của Tổng cục Hải quan.

g) Tăng cường kỷ luật, kỷ cương hành chính; nâng cao trách nhiệm của cán bộ công chức đặc biệt là người đứng đầu trong thi hành công vụ.

Bố trí thời gian làm việc linh hoạt cho doanh nghiệp khi có nhu cầu thông quan hàng hóa ngoài giờ hành chính. Đối với việc kiểm tra chi tiết hồ sơ hải quan, kiểm tra thực tế và thông quan hàng hóa, ngoài việc thực hiện trong giờ hành chính theo quy định của Bộ luật Lao động, tại Điều 4 Thông tư 38/2015/TT-BTC cũng đã quy định cụ thể việc thực hiện thủ tục hải quan ngoài giờ làm việc, ngày nghỉ, ngày lễ để đảm bảo kịp thời cho việc xếp dỡ hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu trên cơ sở đề nghị của người khai hải quan.

h) Tổ chức công tác rà soát chức năng nhiệm vụ, sắp xếp vị trí việc làm, thực hiện phân cấp phân quyền, đổi mới phương thức làm việc hiệu quả thường xuyên ở tất cả các cấp, các bộ phận, các khâu nghiệp vụ. Chú trọng công tác xây dựng nội dung, chương trình tập huấn, đào tạo, bồi dưỡng để nâng cao trình độ kiến thức, chuyên môn nghiệp vụ cho cán bộ công chức.