BẢN TIN
THỊ TRƯỜNG & PHÁP LUẬT

SỐ: 37/2021

Xuất khẩu Trung Quốc lập kỷ lục khi nhu cầu tiêu thụ hàng hóa tại châu Âu, Mỹ lên mạnh

Trong tháng 8/2021, tăng trưởng xuất khẩu Trung Quốc bất ngờ lên mạnh, các nhà cung cấp đẩy mạnh mua hàng trước thềm mùa mua sắm cuối năm, điều này giúp bù lại cho sự suy giảm của xuất khẩu do tình trạng gián đoạn hoạt động tại các cảng trong thời gian gần đây do biến chủng delta lây lan mạnh.

Theo Bloomberg, xuất khẩu tháng 8/2021 tăng 25,6% so với cùng kỳ năm trước lên kỷ lục 294,3 tỷ USD, cao hơn 10 tỷ USD so với tháng liền trước. Nhập khẩu trong khi đó tăng 33,1% lên 236 tỷ USD, cũng là mức cao chưa từng có. Nhờ vậy Trung Quốc có thặng dư thương mại đạt 58,3 tỷ USD trong tháng 8/2021.

Đáng nói, xuất khẩu, nhập khẩu tại Trung Quốc vẫn tăng trưởng tốt dù rằng có những gián đoạn tại cảng lớn thứ 2 của Trung Quốc trong tháng trước do những đợt bùng dịch mới, tình trạng này gây ra nhiều sự gián đoạn và đẩy chi phí vận tải tăng vọt. Nhu cầu hàng hóa toàn cầu duy trì ở mức cao, đặc biệt tại thị trường Mỹ và châu Âu khi mà các nhà bán lẻ đẩy mạnh mua hàng từ Trung Quốc chuẩn bị cho mùa bán hàng Giáng sinh.

Ba mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Trung Quốc bao gồm hàng điện tử, sản phẩm công nghệ cao, quần áo và phụ kiện quần áo. Hai mặt hàng nhập khẩu chủ chốt bao gồm sản phẩm điện tử, hàng công nghệ cao.

Kinh tế Mỹ có thể suy giảm tăng trưởng mạnh do biến chủng delta lây lan diện rộng

Kinh tế Mỹ đang chững lại trong tháng 9/2021 chứ không tăng trưởng mạnh như trước đây nhiều người từng kỳ vọng. Sự lây lan của biến chủng delta đã "hãm phanh" đà tăng trưởng của kinh tế Mỹ.

Doanh nghiệp và người tiêu dùng đang phải điều chỉnh lại kế hoạch cho người lao động đi làm, giảm hạn chế đi lại, hủy nhiều sự kiện. Người tiêu dùng hạn chế chi tiêu, giới chủ chậm tuyển dụng. Nhiều chuyên gia kinh tế đang hạ dự báo tăng trưởng kinh tế Mỹ.

Các chuyên gia kinh tế không cho rằng biến chủng delta sẽ đẩy kinh tế Mỹ vào suy thoái trở lại. Tuy nhiên tình trạng mất đà tăng trưởng sẽ có thể làm chậm đà phục hồi của kinh tế Mỹ tính từ sau đại dịch COVID-19, cản trở doanh nghiệp đầu tư. Cùng lúc đó, kinh tế Mỹ tăng trưởng chững lại cũng có thể làm giảm đi áp lực lạm phát nếu tiêu dùng đi xuống.

Rất nhiều doanh nghiệp lớn nhỏ của Mỹ đã bỏ đi kế hoạch mở cửa lại văn phòng và đón nhân viên đến làm việc trực tiếp ví như Apple, Amazon hay ngân hàng Wells Fargo & Co, tập đoàn năng lượng Chevron hay công ty bảo hiểm Prudential Financial và công ty sở hữu ứng dụng chia sẻ xe Lyft.

Hơn 1 tỷ người châu Á gia nhập tầng lớp trung lưu sau 9 năm nữa

Hơn 1 tỷ người châu Á dự kiến sẽ gia nhập tầng lớp trung lưu trước năm 2030, theo kết quả nghiên cứu mới nhất dự báo đại dịch COVID-19 sẽ chỉ tạm thời gián đoạn sự dịch chuyển của nhân khẩu học thế giới.

Theo số liệu mới nhất của World Data Lab, tầng lớp trung lưu - được định nghĩa là những hộ gia đình có thu nhập bình quân đầu người từ 11USD đến 110USD/ngày, sẽ đạt khoảng 3,75 tỷ người trong năm nay.

Quy mô của tầng lớp này được dự báo sẽ tiếp tục tăng cho đến năm 2030 với sự giàu lên của Ấn Độ và Trung Quốc, những nước đông dân nhất thế giới.

Nhóm những nước đóng góp nhiều nhất vào sự "phình to" của tầng lớp trung lưu tập trung ở châu Á. Trong đó có thể kể đến những nước như Indonesia, Bangladesh. Indonesia dự kiến sẽ có tầng lớp trung lưu lớn nhất thế giới vào năm 2030.

Hiện tại, nhóm các nước châu Á đang chiếm khoảng nửa trong tầng lớp trung lưu của thế giới, tuy nhiên chỉ chiếm khoảng 41% tiêu dùng người dân, tỷ lệ này dự kiến sẽ vượt mức 50% trước năm 2032.

Châu Á đang nổi lên như mối liên kết yếu trong quá trình phục hồi của kinh tế toàn cầu khi mà các biện pháp hạn chế, phong tỏa mới thời kỳ đại dịch Covid-19 hạn chế hoạt động sản xuất tại nhiều nước, xuất khẩu của châu Á sau thời kỳ tăng mạnh nhờ quá trình phục hồi kinh tế tại Trung Quốc giờ đây đang có dấu hiệu chững lại.

Hàn Quốc sẽ đầu tư hơn 81 triệu USD để giảm thiểu khí thải carbon

Bộ trưởng Công nghiệp, Thương mại và Năng lượng Hàn Quốc (MTIE) ngày 9/9 thông báo kế hoạch đầu tư 95 tỷ won (81,5 triệu USD) để phát triển các giải pháp cắt giảm lượng khí thải carbon tại các nhà máy, nhằm phù hợp với tầm nhìn của "xứ sở kim chi" hướng tới mục tiêu carbon trung tính đến năm 2050.

Theo MTIE, khoản ngân sách trên sẽ được phân bổ cho các dự án nghiên cứu về công nghệ thu giữ, sử dụng và lưu trữ carbon dioxide (CCUS) đến năm 2025. Công nghệ CCUS sẽ giúp thu giữ carbon dioxide phát từ các nhà máy và xưởng sản xuất và sau đó khí thải sẽ được lưu trữ hoặc sử dụng trong các ngành công nghiệp khác.

Hàn Quốc cho hay nước này có kế hoạch trước tiên thu giữ carbon dioxide từ các ngành công nghiệp xi măng và hóa dầu, cùng với các nhà máy khí đốt tự nhiên hóa lỏng. Các dự án cũng bao gồm phát triển các giải pháp lưu trữ carbon dioxide vô thời hạn.

MTIE có kế hoạch lựa chọn các cơ quan, tổ chức thực hiện những dự án nghiên cứu trên trong tháng 10/2021.

Liệu dòng vốn FDI có rời khỏi Việt Nam?

Tín hiệu lạc quan giữa tâm bão dịch

Số liệu vừa công bố của Bộ Kế hoạch và Đầu tư cho thấy, 8 tháng năm 2021, Việt Nam thu hút được 19,12 tỷ USD vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), bằng 97,9% so với cùng kỳ năm 2020. Vốn FDI giải ngân trong 8 tháng qua đạt 11,58 tỷ USD, tăng 2% so với cùng kỳ năm trước.

Các lĩnh vực thu hút vốn FDI nhiều nhất bao gồm: công nghiệp chế biến, chế tạo; sản xuất, phân phối điện; kinh doanh bất động sản, bán buôn, bán lẻ...

Theo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, trong khi khu vực doanh nghiệp trong nước nhập siêu 20,4 tỷ USD thì khu vực FDI xuất siêu gần 16,7 tỷ USD kể cả dầu thô, và xuất siêu 15,6 tỷ USD không kể dầu thô.

Song, về lâu dài yếu tố quyết định việc giữ chân doanh nghiệp FDI chính là câu chuyện liên kết doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp FDI, cũng như mạng lưới của doanh nghiệp FDI ở trong nước. Nếu Việt Nam xây dựng tốt mối ràng buộc giữa các nhà đầu tư với các doanh nghiệp FDI thì cơ hội thu hút và giữ chân doanh nghiệp sẽ tốt hơn, ông Thắng lưu ý.

Nỗ lực "giữ chân" nhà đầu tư nước ngoài

Theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới (WB), dòng vốn FDI dịch chuyển vào Việt Nam có thể đang chậm lại. Mặc dù dòng vốn FDI giảm do cú sốc Covid-19, nhưng cũng chứng tỏ được sự vững vàng so với các quốc gia khác trên thế giới, cho thấy niềm tin vào tiềm năng kinh tế của Việt Nam.

Mới đây, tờ báo kinh tế hàng đầu của Australia - The Australia Financial Review (AFR) - đánh giá, dù Covid-19 ảnh hưởng lớn đến nền kinh tế Việt Nam nhưng không ngăn được dòng vốn đầu tư nước ngoài đổ vào quốc gia này.

AFR nhìn nhận, dù các biện pháp hạn chế cũng như siết chặt hoạt động cộng đồng đang được áp dụng nhưng bức tranh toàn cảnh về việc Việt Nam trở thành điểm đến ưa chuộng của giới đầu tư nước ngoài có lẽ sẽ vẫn không thay đổi.

Có nhiều nguyên nhân đóng góp vào thành công của Việt Nam bên cạnh yếu tố nền chính trị ổn định, chính sách thu hút FDI ngày càng được cải thiện. Theo AFR, chi phí lao động thấp, cơ sở hạ tầng ngày càng phát triển và thủ tục hành chính được đẩy mạnh cải cách theo hướng đơn giản hóa là những yếu tố đã hấp dẫn được những công ty như Samsung, Foxconn, Nike, Adidas, Gap và Levis lựa chọn.

Doanh nghiệp tại TP HCM, Bình Dương lo thiếu công nhân sau 15/9

Theo anh Nguyễn Trường, một công nhân công ty nội thất tại TP Thủ Đức, cho biết nhu cầu về quê của công nhân làm việc tại các nhà máy, khu công nghiệp tại TP HCM và Bình Dương rất lớn. Mắc kẹt lại TP mà không có công ăn việc làm, những chuyến xe cứu trợ của tỉnh đón người dân về quê rất quan trọng.

Nguy cơ thiếu hụt nguồn lao động

Theo đại diện nhiều doanh nghiệp tại TP HCM và các tỉnh phía Nam có tình hình diễn biến dịch bệnh phức tạp, một trong những nỗi lo lớn nhất của doanh nghiệp lúc này là thiếu hụt nguồn lao động để sản xuất, kinh doanh trở lại.

Đại diện công ty chuyên về dịch vụ, thương mại sửa chữa ôtô tại TP Thủ Đức cho biết hơn 50% nhân sự công ty đã về quê sau khi TP HCM áp dụng Chỉ thị 16. Số nhân sự vẫn trụ lại thành phố thì tỷ lệ đã tiêm vaccine mũi một chỉ khoảng 30%.

Ông Nguyễn Chánh Phương - Tổng thư ký Hội Mỹ nghệ và Chế biến gỗ TP HCM (HAWA), tình trạng thiếu hụt lao động đã diễn ra khá lâu và khi bùng phát dịch bệnh lại càng trầm trọng hơn. Ở những khu vực bị cách ly, phong tỏa, công nhân không đi làm được càng thiếu hụt lao động.

Nhằm hạn chế tình trạng người lao động bỏ về quê, rất nhiều doanh nghiệp sản xuất đã tăng đãi ngộ và đảm bảo chất lượng môi trường lao động cho công nhân.

Sản xuất công nghiệp TP HCM giảm gần một nửa do ảnh hưởng của dịch Covid-19

Báo cáo tình hình sản xuất công nghiệp của Bộ Công Thương vừa công bố cho thấy chỉ số sản xuất toàn ngành công nghiệp (IIP) tháng 8 ước giảm hơn 4% so với tháng 7 và giảm hơn 7% so với cùng kỳ năm trước, do dịch Covid-19 tiếp tục diễn biến phức tạp, nhiều địa phương phải giãn cách xã hội theo Chỉ thị 16.

Mức giảm của chỉ số sản xuất công nghiệp tại tỷ lệ thuận với mức độ giãn cách xã hội tại các địa phương trong tháng 8. Trong đó, Bến Tre và Đồng Tháp đều giảm mạnh nhất, ở ngưỡng 60%, tiếp đến là TP HCM, giảm hơn 49%.

Trong khi đó, một số địa phương lại ghi nhận chỉ số sản xuất công nghiệp tăng, trong đó Hải Phòng dẫn đầu, với mức tăng hơn 21%, tiếp đến là Hà Nam, tăng gần 19%. Hải Dương, Quảng Ninh, Thái Bình là 3 địa phương có mức tăng gần 16% đến gần 18%. Đáng chú ý đây cũng là những địa phương không có ca lây nhiễm thứ phát trên địa bàn trong 14 ngày qua.

Làn sóng dịch Covid-19 lần thứ 4 trong nước đang ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động sản xuất, xuất khẩu từ tháng 7 đến nay. Do đó, tăng trưởng sản xuất và xuất nhập khẩu trong thời gian tới sẽ phụ thuộc rất lớn vào kết quả của việc kiểm soát dịch bệnh.

Ba kịch bản dự báo tăng trưởng TP HCM

Ba kịch bản tăng trưởng kinh tế nêu trên thuộc nghiên cứu "Kiến tạo động lực phục hồi kinh tế TP HCM giai đoạn Covid-19 lần 4" vừa được Trường Đại học Kinh tế - Luật và Viện nghiên cứu Phát triển công nghệ ngân hàng, Đại học Quốc gia TP HCM công bố.

Nhóm nghiên cứu đưa ra 3 dự báo về kịch bản tăng trưởng kinh tế của TP HCM năm nay. Trong đó, **kịch bản 1 (kỳ vọng),** thành phố cơ bản kiểm soát dịch bệnh đến 15/9 và thêm 2 tuần đệm trước khi thiết lập trạng thái "bình thường mới" kể từ tháng 10. Khi đó, ước tính GRDP giảm khoảng 1,74% so với năm ngoái.

Với kịch bản 2 (xấu), nếu dịch bệnh kéo dài đến hết tháng 9, trạng thái "bình thường mới" được thiết lập trong khoảng nửa sau muộn của tháng 10. Các tổn thương kinh tế hết sức nghiêm trọng, ước tính GRDP năm nay giảm sâu khoảng 13,48% so với năm 2020. Nền kinh tế rất dễ rơi vào vòng xoáy suy thoái.

Ở kịch bản 3 (tốt) khi diễn biến dịch bệnh được kiểm soát tốt hơn giả thuyết ở kịch bản 1, đi kèm với sự chuẩn bị đầy đủ và chu đáo cho việc kết thúc giãn cách, tái khởi động các hoạt động ngay từ 15/9. Theo đó, ước tính GRDP sẽ suy giảm khoảng 0,85% so với năm 2020.

Các kịch bản này được thiết kế dựa trên 4 nền tảng với thông số đầu vào cập nhật đến hết tháng 8/2021, bao gồm: khả năng kiểm soát dịch; cấu trúc kinh tế thành phố (cấu trúc GRDP theo ngành, cấu trúc thu ngân sách của thành phố); mức độ tổn thương của kinh tế, xét theo ngành và lĩnh vực; khả năng hồi phục kinh tế dự kiến nhờ vào các gói hỗ trợ (kích cầu, tái tạo việc làm, ổn định giáo dục, kích thích đầu tư công và tư...).

Về tổng thể, nghiên cứu này dựa trên 2 giả định. *Thứ nhất*, TP HCM và các tỉnh giáp ranh cơ bản kiểm soát được Covid-19 lần thứ tư trong tháng 9 để có thể quay trở lại hoạt động ở điều kiện "bình thường mới" trong tháng 10. *Thứ hai*, vaccine tiếp tục được triển khai trên diện rộng để đến đầu quý IV đạt độ phủ 70-80% dân cư thành phố và các tỉnh giáp ranh được tiêm đủ 2 mũi. Đến tháng 12, cơ bản 70-80% người dân Việt Nam được tiêm vaccine ít nhất một mũi.

Vai trò và vị trí của TP HCM đối với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam cũng như cả nước là rất quan trọng. Do đó, nhóm nghiên cứu cho rằng sự hỗ trợ nguồn lực từ ngân sách trung ương cần đóng vai trò then chốt, bao gồm cả các hỗ trợ tức thời trong ngắn hạn và các hỗ trợ mang tính cấu trúc khi kết thúc giãn cách và tiếp tục kéo dài trong trung hạn.

Ngoài ra, để kiến tạo phục hồi cho thành phố, nhóm nghiên cứu đề xuất Quốc hội, Chính phủ áp dụng cơ chế đặc thù để tạo động lực, nhằm giúp quá trình hồi phục diễn ra nhanh nhất có thể, tạo tác động lan tỏa cho cả vùng.

Một trong những giải pháp là phát hành trái phiếu chính phủ trong điều kiện lãi suất trái phiếu chính phủ đang ở mức thấp và chuyển giao nguồn vốn này cho TP HCM sử dụng với trách nhiệm trả lãi vay, được cho là có tính khả thi và đem lại hiệu quả đầu tư.

THỊ TRƯỜNG CHỨNG KHOÁN

Thị trường chứng khoán thế giới

Dow Jones và S&P 500 giảm điểm sau báo cáo việc làm đáng thất vọng

DOW JONES	S&P 500	Nasdaq
35,369.09 điểm	**4,535.43** điểm	**15,363.52** điểm
↓ 0.21%	↓ 0.03%	↑ 0.21%

Thị trường chứng khoán Việt Nam

Nhịp đập Thị trường tuần 30/8-01/09/2021: Thị trường tăng nhẹ trước khi nghỉ lễ

Trong phiên cuối tuần, VN-Index tăng 0.24% lên mức 1,334.65 điểm; HNX-Index tăng 0.18%, lên mức 343.42 điểm. Xét cho cả tuần cả hai chỉ số giao dịch cùng tăng, VN-Index tăng tổng cộng 1.63% và HNX-Index thì tăng ở mức 1.37%.

Khối lượng khớp lệnh trung bình trên sàn HOSE đạt gần 680 triệu cổ phiếu/phiên, tăng mạnh 15.55%. Sàn HNX đạt trung bình gần 138 triệu cổ phiếu/phiên, tăng nhẹ 1.14%.

Nhà đầu tư nước ngoài bán ròng hơn 1,143 tỷ đồng trên cả hai sàn. Khối ngoại bán ròng gần 1,199 tỷ đồng trên sàn HOSE và mua ròng gần 57 tỷ đồng trên sàn HNX.

Cổ phiếu tiêu biểu trong tuần qua là SMT và AAV

Thống kê giao dịch trên HOSE

Ngày	VN-Index	+/- %	KLGD(đv)	GTGD(tỷ đ)	KL đặt mua	KL đặt bán
30/08/2021	1,328.14	1.14%	676,541,323	21,392.90	1,677,522,700	1,410,441,200
31/08/2021	1,331.47	0.25%	733,824,821	22,887.80	1,657,443,700	1,607,131,500
1/9/2021	1,334.65	0.24%	719,955,649	24,495.51	730,988,500	712,829,300
TỔNG		1.63%	2,130,321,793	68,776.21	4,065,954,900	3,730,402,000
TRUNG BÌNH		0.54%	710,107,264	22,925.40	1,355,318,300	1,243,467,333

Nguồn: VietstockFinance

HOSE: 10 cổ phiếu tăng/giảm nhiều nhất tuần

TT	Mã CK	Giá (01/09)	KLGD tb	+/-(%)3p	MCK	Giá (01/09)	KLGD tb	+/-(%)3p
1	VMD	82,400	92,500	22.26%	LEC	14,150	10,833	-6.91%
2	TGG	33,000	427,700	22.22%	UIC	63,100	46,433	-5.68%
3	BMC	22,850	426,967	22.19%	SC5	20,750	500	-5.68%
4	SPM	30,150	108,733	22.06%	DAT	30,600	13,233	-5.56%
5	TMT	12,600	260,833	21.74%	DAH	11,750	1,106,167	-4.86%
6	HU1	10,850	29,667	20.56%	LGC	60,000	367	-4.76%
7	SJF	4,670	3,349,533	18.53%	CCI	19,550	1,333	-4.63%
8	SAV	28,800	157,933	18.03%	ABS	20,050	594,333	-4.07%
9	TNC	29,400	1,667	14.40%	VIX	27,000	5,654,833	-3.91%
10	LCG	18,000	9,843,767	14.29%	HDB	25,650	2,374,633	-3.21%

Nguồn: VietstockFinance

Thống kê giao dịch trên HNX

Ngày	HNX-Index	+/- %	KLGD(đv)	GTGD(tỷ đ)	KL đặt mua	KL đặt bán
30/08/2021	341.3	0.74%	144,222,340	2,822.35	193,006,677	213,241,122
31/08/2021	342.81	0.44%	151,390,528	3,301.75	198,660,057	234,723,995
1/9/2021	343.42	0.18%	141,022,982	2,832.02	198,495,607	211,483,999
TỔNG		1.37%	436,635,850	8,956.12	590,162,341	659,449,116
TRUNG BÌNH		0.45%	145,545,283	2,985.37	196,720,780	219,816,372

HNX: 10 cổ phiếu tăng/giảm nhiều nhất tuần

TT	Mã CK	Giá (01/09)	KLGD tb	+/-(%)3p	MCK	Giá (01/09)	KLGD tb	+/-(%)3p
1	PGT	7,900	198,103	31.67%	GDW	25,800	600	-17.83%
2	SMT	16,300	10,606	31.45%	VE4	28,500	2,080	-17.39%
3	KVC	4,400	1,089,063	29.41%	BSC	15,000	67	-12.79%
4	AAV	24,800	962,572	27.84%	ALT	12,600	1,134	-12.50%
5	LCS	3,600	88,053	24.14%	VTH	9,300	1,100	-11.43%
6	LDP	17,300	75,408	23.57%	NTH	36,000	400	-10.00%
7	TKU	28,400	49,477	23.48%	VHL	21,600	103	-9.62%
8	TC6	9,000	664,599	23.29%	CJC	17,900	33	-9.60%
9	BII	17,100	4,893,688	22.14%	SAF	52,000	100	-8.77%
10	VNT	68,500	533	21.45%	KDM	7,500	5,767	-8.54%

Thị trường vàng

Giá vàng trong nước

Sáng 10.9, ngân hàng Eximbank tăng thêm 100.000 đồng, đưa giá mua vàng miếng lên 56,90 triệu đồng/lượng và bán ra 56,45 triệu đồng/lượng. Tương tự, giá vàng miếng được Công ty vàng bạc đá quý Sài Gòn - SJC tăng 50.000 đồng mỗi lượng so với hôm qua, lên giá mua vào là 56,6 triệu đồng/lượng và bán ra 57,3 triệu đồng/lượng.

Giá vàng ngoài nước

Giá vàng thế giới tăng lên 1.796,9 USD/ounce, cộng gần 10 USD so với hôm qua. Kim loại quý tăng trở lại sau 3 phiên giảm liên tiếp vì đà tăng của đồng USD chững lại.

Thị trường ngoại hối

Tỷ giá ngoại tệ ngày 10/9: Cuộc đua khó lường, USD tăng tiếp

Đầu giờ sáng 9/10 (giờ Việt Nam), Ngân hàng Nhà nước công bố tỷ giá trung tâm của đồng Việt Nam với USD ở mức: 23.198 đồng (giảm 5 đồng). Tỷ giá tham khảo tại Sở giao dịch NHNN hiện mua vào ở mức 23.175 đồng (không đổi) và bán ra ở mức 23.844 đồng (giảm 5 đồng).

Các ngân hàng thương mại giữ tỷ giá ngoại tệ đồng USD phổ biến ở mức 23.100 đồng (mua) và 23.280 đồng (bán).

Vietcombank và BIDV niêm yết tỷ giá ở mức: 23.100 đồng/USD và 23.280 đồng/USD. Vietinbank: 23.102 đồng/USD và 23.228 đồng/USD. ACB: 23.120 đồng/USD và 23.270 đồng/USD.

Thị trường dầu

Dầu đảo chiều giảm mạnh sau kế hoạch giải phóng dự trữ dầu của Trung Quốc

Giá dầu quay đầu giảm mạnh vào ngày thứ Năm (09/9), do Trung Quốc có kế hoạch giải phóng dự trữ dầu quốc gia để giảm áp lực đối với các nhà máy lọc dầu trong nước và dự trữ dầu thô hàng tuần tại Mỹ giảm ít hơn dự kiến. Nhà đầu tư cho biết đà giảm giá được kìm hãm do sản lượng dầu của Mỹ chậm trở lại sau bão Ida và nhu cầu xăng tại Mỹ cao hơn dự báo.

Kết thúc phiên giao dịch ngày thứ Năm, hợp đồng dầu Brent lùi 1.36 USD (tương đương 1.9%) xuống 71.22 USD/thùng. Hợp đồng dầu WTI mất 1.43 USD (tương đương 2%) còn 67.87 USD/thùng.

Hàng không chủ động lên kế hoạch, mở bán vé

Cục Hàng không đang xây dựng cơ chế áp dụng tự động để hãng hàng không chủ động xây dựng kế hoạch, mở bán, khai thác hoặc tạm dừng các chuyến bay.

Cục Hàng không Việt Nam vừa có báo cáo gửi Bộ Giao thông vận tải về kế hoạch khai thác các đường bay nội địa thường lệ trong giai đoạn dịch Covid-19 cũng như các vướng mắc trong việc duy trì hoạt động hàng không hiện nay.

Trong văn bản, Cục Hàng không cho biết ngày 21/7, thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng , cơ quan này tiếp tục yêu cầu các hãng dừng tối đa các đường bay nội địa chở khách thường lệ, chỉ còn giao Vietnam Airlines khai thác đường bay Hà Nội - TP HCM, tần suất 2 chuyến/ngày

Ngày 30/8, Cục Hàng không tiếp tục có công văn yêu cầu các hãng không được mở bán vé trên các đường bay nội địa và hoàn trả tiền mua vé của hành khách, xuất trước ngày 21/7.

Về kế hoạch tổ chức các đường bay nội địa thường lệ chở khách thời gian tới, Cục Hàng không hướng tới xây dựng cơ chế áp dụng tự động để hãng hàng không chủ động xây dựng kế hoạch, mở bán, triển khai khai thác hoặc dừng các chuyến bay theo các điều kiện đã được quy định cụ thể. Việc này cũng tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các hãng trong việc vận chuyển khách là công vụ, nhân viên y tế, nhân viên làm nhiệm vụ phòng chống dịch; từng bước đáp ứng ứng nhu cầu đi lại bằng đường hàng không cho hành khách đủ điều kiện về phòng chống dịch.

Qua đó, duy trì hoạt động hàng không nội địa, góp phần tháo gỡ khó khăn cho các hãng, thúc đẩy quá trình phục hồi kinh tế trong điều kiện đảm bảo công tác phòng, chống dịch Covid-19.

Bộ GTVT yêu cầu đánh giá tác động của chính sách áp sàn giá vé máy bay

Bộ GTVT yêu cầu đánh giá tác động của chính sách đến người tiêu dùng, các hãng hàng không, quyền lợi của Nhà nước nếu áp sàn giá vé máy bay.

Đáng lưu ý, Bộ GTVT yêu cầu Cục Hàng không VN phối hợp với Tổng cục Thống kê đánh giá tác động điều chỉnh khung giá đến chỉ số giá tiêu dùng CPI. Toàn bộ hồ sơ trên phải được hoàn thành và trình Bộ GTVT trước ngày 23/9/2021.

Tại dự thảo, Cục Hàng không VN đề nghị áp dụng mức giá tối thiểu bằng 20% mức giá tối đa quy định. Lý giải về đề xuất này, Cục Hàng không cho biết, giai đoạn từ đầu năm 2020 đến nay ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 dẫn đến sản lượng vận chuyển hàng không sụt giảm mạnh (không khai thác toàn bộ các chuyến bay quốc tế các chuyến nội địa cũng bị cắt giảm hoặc lượng khách giảm đáng kể).

Trong khi đó, các hãng hàng không vẫn phải duy trì đội tàu bay với số lượng tương đương; thậm chí lớn hơn số lượng tàu bay năm 2019. Cùng đó, các hãng hàng không liên tục hạ giá bán để tối đa hóa hiệu suất sử dụng ghế trên tàu bay tạo dòng tiền duy trì hoạt động kinh doanh.

Ưu tiên vốn đầu tư đường sắt kết nối cảng biển Hải Phòng

Dự thảo quy hoạch mạng lưới đường sắt đề xuất ưu tiên vốn đầu tư đường sắt kết nối khu vực cảng Hải Phòng giai đoạn 2021-2030.

Dự thảo quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đang được Bộ GTVT hoàn thiện để trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt. Dự thảo đề xuất phát triển các tuyến đường sắt kết nối cảng biển nhằm thúc đẩy vận tải hàng hóa.

Trong đó, TP. Hải Phòng là trung tâm đầu mối cảng biển phía Bắc, do đó quy hoạch ưu tiên phát triển đường sắt kết nối cảng biển để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách. Trong đó, trọng tâm là vận tải hàng hóa.

“Đến năm 2030, nghiên cứu, triển khai, xây dựng tuyến đường sắt mới nối Hà Nội với Hải Phòng theo hướng tuyến song song với tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng (đến ga Nam Hải Phòng) để kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng với các khu bến cảng Đình Vũ, Nam Đồ Sơn và Lạch Huyện.

Trước đó, tư vấn lập quy hoạch đề xuất chi tiết các giai đoạn đầu tư. Giai đoạn chưa có tuyến mới Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, sẽ kết nối từ tuyến Hà Nội - Hải Phòng hiện tại với cảng biển thông qua thực hiện đầu tư dự án nhánh nối từ tuyến Hà Nội - Hải Phòng (dự kiến ga Hùng Vương) đến khu vực cảng cửa ngõ Lạch Huyện.

Tư vấn cũng đề xuất cụ thể phương án đầu tư giai đoạn 2021-2030. Theo đó, di dời cảng Hoàng Diệu, chuyển đổi công năng bến cảng Chùa Vẽ để tiếp nhận một phần hàng hóa bến cảng Hoàng Diệu, phần còn lại phân bố về các cảng tổng hợp, container hiện hữu trên sông Cấm, bao gồm cả cảng Vật Cách.

Cùng đó, xây dựng tuyến mới vào cảng cửa ngõ quốc tế, kết nối từ ga Hùng Vương đến cụm cảng Đình Vũ và Lạch Huyện. Giai đoạn sau khi hoàn thành và khai thác tuyến đường sắt mới từ Hùng Vương đến Đình Vũ, Lạch Huyện, các đoạn tuyến từ ga Hải Phòng ra các cảng hiện tại sẽ chuyển giao cho địa phương sử dụng thành đường sắt đô thị.

Covid-19 kéo dài, hàng thông qua cảng biển phía Nam có giảm?

Các cảng biển khu vực phía Nam vẫn đang nỗ lực duy trì hoạt động khai thác, tiếp nhận tàu để phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua.

Đại diện cảng vụ hàng hải (CVHH) TP.HCM cho biết, khoảng 2 tháng qua, hoạt động sản xuất kinh doanh xuất nhập khẩu của nhiều nhà máy, xí nghiệp khu vực phía Nam bị ảnh hưởng do Covid-19. Tuy nhiên, theo thống kê 8 tháng đầu năm, tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực TP. HCM vẫn giữ được mức tăng trưởng khoảng 7% so với cùng kỳ năm 2020, đạt hơn 116 triệu tấn.

Trong đó, khối lượng hàng hóa thông qua bằng tàu biển nói chung đạt hơn 90 triệu tấn (tăng hơn 6%), lượng hàng hóa container ước đạt gần 5 triệu TEUs (tăng hơn 13%). Hàng thông qua bằng phương tiện thủy nội địa đạt gần 26 triệu tấn (tăng hơn 9%).

Thông tin từ CVHH Vũng Tàu, thống kê 8 tháng, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn duy trì được tăng trưởng, đạt hơn 62,6 triệu tấn, tăng 3% so với cùng kỳ năm 2020. Riêng hàng container đạt hơn 6 triệu TEUs, tăng tới 28% so với cùng kỳ năm trước. Khối lượng hàng container xuất nhập khẩu này chủ yếu thông qua các bến cảng tại Cái Mép - Thị Vải.

Theo lãnh đạo CVHH Vũng Tàu, để duy trì sự ổn định trong hoạt động khai thác, tiếp những tàu container trọng tải lớn, bên cạnh việc phối hợp kiểm tra liên ngành về công tác phòng, chống dịch bệnh, cảng vụ liên tục làm việc, yêu cầu các các đơn vị, doanh nghiệp liên quan chủ động xây dựng phương án phòng, chống và quy trình ứng phó trong trường hợp có người nhiễm dịch.

Hơn 2.200 tỷ đồng đầu tư bến cảng tổng hợp mới tại Quảng Ninh

Bến cảng tổng hợp Vạn Ninh, Quảng Ninh được đề xuất đầu tư với khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 20.000 tấn, vốn đầu tư hơn 2.200 tỷ đồng.

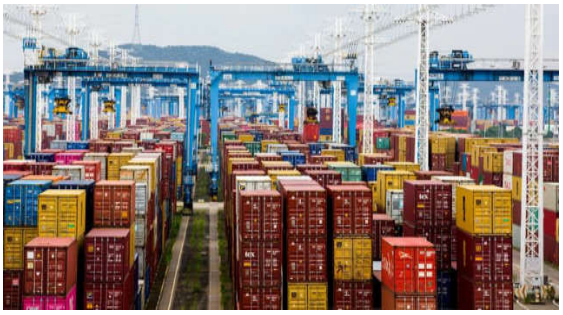
Tìm hiểu của PV Báo Giao thông, theo đề xuất của UBND tỉnh Quảng Ninh gửi Bộ GTVT, dự án bến cảng tổng hợp Vạn Ninh (giai đoạn 1) thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, Quảng Ninh được đầu tư nhằm cung cấp dịch vụ thông qua hàng hóa tổng hợp và container phục vụ phát triển KT-XH khu vực.

Dự án được đầu tư đồng bộ với quy mô gồm: xây dựng 500m bến cầu chính tiếp nhận đồng thời 2 tàu trọng tải 20.000 DWT hoặc 3 tàu trọng tải 10.000 DWT; tiếp nhận các sà lan ở mặt sau; 180m bến sà lan ở phía trong, tiếp giáp bờ; 3 cầu dẫn.

Dự kiến, giai đoạn đến năm 2024, bến cảng tổng hợp Vạn Ninh sẽ có công suất thông qua 1,68 triệu tấn/năm. Tổng công suất bến cảng đến năm 2028 khoảng 2,8 triệu tấn/năm.

Container: Mặt hàng đang tăng giá phi mã vì đại dịch

Giá thuê tàu container chờ hàng đã tăng 600% chỉ trong vòng 1 năm.



Theo hãng tin CNN, những doanh nghiệp như Lavolio, chuyên sản xuất hộp bánh kẹo và hoa quả đang đứng ngồi không yên. Đáng lẽ ra container chở hàng chứa 30.000 khối nhôm của họ đã phải cập cảng từ tháng 7/2021 nhưng đến giờ vẫn chẳng thấy đâu.

Đây cũng là nguyên nhân chính khiến họ chấp nhận thanh toán chi phí thuê thùng hàng container lên đến hơn 10.000 USD, một con số quá cao so với mức giá bình thường chỉ 1.500-2.000 USD trước khi dịch Covid-19 bùng phát.

Số liệu của hãng tư vấn Drewry cho thấy giá thuê một container chở hàng tiêu chuẩn cho tuyến đường Trung Quốc-Châu Âu chỉ vào khoảng 1.920 USD cách đây 1 năm thì nay chúng đã tăng vọt lên hơn 14.000 USD, tương đương mức tăng 600%. Thậm chí ngay cả giá mua container cũng tăng mạnh đến 100% với những doanh nghiệp kinh doanh mảng vận tải.

Đống hỗn độn

Trong nhiều tháng qua, việc thiếu container đã khiến hàng loạt sản phẩm như chip điện tử hay sữa lắc cho đồ ăn nhanh bị thiếu hàng hoặc đứt nguồn cung. Lệnh giãn cách khiến rất nhiều container hàng phải nằm chờ ở các cảng biển với chi phí ngày một tăng cao.

Một yếu tố nữa khiến giá container phi mã là do các tàu chở hàng phải tốn nhiều ngày làm thủ tục ở các cảng biển hơn, qua đó kéo dài thời gian giao hàng. Hệ quả là lượng container cần cho vận chuyển hàng hóa buộc phải đi lên để đáp ứng kịp nhu cầu thị trường.

Thế nhưng, cầu tăng nhưng lượng cung container không đi lên theo khiến giá của chúng đắt đỏ hơn bao giờ hết.

Trong khi nguồn cung container gặp khó thì số liệu của CPB cho thấy hoạt động giao thương toàn cầu đã tăng 5% so với trước đại dịch, đặc biệt là xuất nhập khẩu của Trung Quốc trong tháng vừa qua đã lên mức cao kỷ lục.

Tương lai mờ mịt

Giám đốc John Fossey của hàng cho thuê container Drewy nhận định giá mặt hàng này đang khá cao không chỉ bởi chênh lệch cung cầu mà còn do chi phí sản xuất.

Phần lớn các nhà máy sản xuất container hiện đang đặt ở Trung Quốc và loại nguyên liệu thép chống ăn mòn để làm container tại đây đã tăng giá, qua đó đẩy giá sản phẩm lên theo. Bên cạnh đó các chi phí nguyên vật liệu khác cùng tiền lương nhân cũng cũng tăng, buộc các nhà máy phải đẩy giá lên.

Hiện các chuyên gia trong ngành đều cho rằng tình trạng thiếu container và mức giá quá cao sẽ không chấm dứt trong thời gian ngắn. Trong khi đó một số người thì cho rằng tình hình có thể cải thiện đôi chút.

Nhiều nguyên nhân khiến các cảng của Mỹ tắc nghẽn kỷ lục

Tình trạng tắc nghẽn tại cảng cho đến nay đã gây ra tình trạng thiếu container vận chuyển và đẩy chi phí vận chuyển tuyến đường biển tăng vọt.

Quản lý tại một số cảng đông đúc nhất của Mỹ cho rằng tình trạng tắc nghẽn tại các cảng của nước này sẽ kéo dài sang năm nay, hàng hóa được nhập nhiều vào Mỹ khi mà các nhà bán lẻ đẩy mạnh trữ hàng để chuẩn bị cho mùa kinh doanh sôi động cuối năm, theo thông tin từ Wall Street Journal.

Với tình trạng hiện tại, giám đốc điều hành tại cảng Long Beach, ông Mario Cordero khẳng định ông không nhìn thấy rủi ro tắc nghẽn tại các cảng container lớn sớm được giải quyết, nhiều người tin rằng tình trạng này sẽ kéo dài cho đến năm 2022.

Theo báo cáo Global Port Tracker thực hiện bởi hiệp hội Hackett và Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia Mỹ, các cảng lớn của Mỹ được cho rằng đã xử lý ước tính khoảng 2,37 triệu container trong tháng 8/2021.

Tình trạng tắc nghẽn tại cảng cho đến nay đã gây ra tình trạng thiếu container vận chuyển và đẩy chi phí vận chuyển tuyến đường biển tăng vọt. Tình trạng tắc nghẽn này khiến cho chính quyền Joe Biden đã phải cử riêng quan chức chính quyền đi xem xét và giải quyết tình hình khi trước đó họ đã nhận được quá nhiều lời phàn nàn từ doanh nghiệp Mỹ về tình trạng nguồn cung suy giảm, hàng vận chuyển chậm và chi phí tăng cao chóng mặt.

Evergreen đặt hàng đóng mới 24 tàu container

Hãng tàu Evergreen (Evergreen Marine Corporation) đã đặt hàng 24 tàu container với công ty đóng tàu Trung Quốc CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding.

Evergreen - Hãng tàu của Đài Loan - vào ngày 8 tháng 9 đã cho biết đơn đặt hàng bao gồm 11 tàu 3.000TEU, 11 tàu 2.300TEU và 2 tàu trung chuyển (feeder) 1.800TEU. Mỗi con tàu có giá từ 28 triệu đến 51 triệu USD, và tổng giá trị hợp đồng đặt mua tàu từ 958 triệu đến 1,1 tỷ USD.

Đơn đặt hàng đóng mới được thực hiện dưới tên của công ty con được thành lập tại Singapore của Evergreen là Evergreen Marine (Asia) Pte Ltd. Các tàu sẽ tuân thủ các quy định khí thải mới của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (*International Maritime Organization - IMO*), có hiệu lực từ năm 2023.

Trong bối cảnh thị trường vận tải container đang rất nóng, các hãng tàu và các nhà cung cấp tàu vận tải đã gấp rút đặt đóng thêm tàu để tránh mức tăng giá đóng tàu mới trong tương lai, vốn đã tăng gấp ba lần so với năm ngoái.

Cho đến cuối năm nay, Evergreen dự kiến sẽ nhận 3 tàu container 24.000TEU từ SHI và 1 tàu trung chuyển từ Hyundai Mipo Dockyard.

CMA CGM ghi nhận 10 tỷ USD doanh thu từ Container trong quý 2

CMA CGM thông báo lãi ròng trong quý 2 của tập đoàn đạt 3,48 tỷ USD do \hưởng lợi từ các điều kiện năng động trên các tuyến xuyên Thái Bình Dương, Mỹ Latinh và Nội vùng.

Doanh thu từ hoạt động vận tải container sắp gần như đạt hơn 10 tỷ USD sau khi giá cước bình quân tăng lên 1.756 USD/teu và lượng hàng hóa tăng thêm 4,4% so với quý đầu tiên. EBITDA hàng quý cho vận chuyển container đạt 4,3 tỷ USD.

CMA CGM, hãng đã vượt qua COSCO Shipholding vào tháng 5 và trở thành nhà cung cấp dịch vụ vận tải lớn thứ ba trên toàn thế giới, cho rằng thị trường mạnh mẽ này hiện sẽ tiếp tục kéo dài đến nửa đầu năm 2022, trở thành một trong những dự đoán dài nhất cho đến nay.

Công ty đang sử dụng thu nhập bất thường từ đại dịch để đẩy nhanh quá trình chuyển đổi hậu cần và đầu tư vào các tài sản công nghiệp mới. Đến cuối năm 2021, hãng sẽ nhận thêm 6 tàu 15.000 teu mới, 3 tàu 15.000 teu thuê mới và 17 tàu cũ.

Các nguồn lực cũng đang được tận dụng để hướng tới việc giảm bớt gánh nặng nợ cao của hãng: tập đoàn đã trả khoản nợ 725 triệu USD trong quý, giảm nợ ròng xuống 14,9 tỷ USD vào ngày 30 tháng 6, so với 16,8 tỷ USD vào cuối năm 2020.

Kết quả của VA Logistics cũng được cải thiện mặc dù vẫn chỉ đóng góp một phần nhỏ vào lợi nhuận. Doanh thu logistics tăng lên 2,3 tỷ USD, chủ yếu nhờ vào các dịch vụ quản lý vận chuyển hàng hóa hơn là các hoạt động logistics theo hợp đồng. Tuy nhiên EBITDA vẫn khiêm tốn ở mức 210 triệu USD. Ngược lại, vận tải biển đóng góp 94% EBITDA của nhóm. Cũng như Maersk, CMA CGM dự định bán chéo dịch vụ hậu cần cho các khách hàng container.

Tàu EVER ACE đi qua Kênh đào Suez với tải trọng kỷ lục

Con tàu container lớn nhất thế giới, EVER ACE vào cuối tuần này đã có chuyến đi ngang qua Kênh đào Suez theo một tuyến phía bắc. Là một phần trong chuyến hành trình đầu tiên từ Viễn Đông đến Châu Âu (trong tuyến OCEAN Alliance 'NEU6'), con tàu mang theo kiện hàng đặc biệt ‘All Evergreen’.

Theo thông tin từ YICT Yantian, EVER ACE mang tải trọng container kỷ lục mọi thời đại là 21.718 teu. Như vậy, Evergreen đã đánh bại kỷ lục tải trọng cũ là 21.433 teu của CMA CGM đã thực hiện vào tháng 4 năm nay trên chiếc CMA CGM JACQUES SAADE hàng đầu của hãng.

EVER ACE là con tàu đầu tiên trong số sáu megamax do Samsung chế tạo với sức tải là 23.992 teu. Cùng với sáu tàu 23.888 teu từ Tập đoàn CSSC của Trung Quốc, đội tàu này sẽ cung cấp cho Evergreen mười hai tàu hạng MGX-24 cho tuyến Viễn Đông-Châu Âu hàng tuần của hãng.

THUẾ - KẾ TOÁN

THUẾ THU NHẬP CÁ NHÂN

Phụ cấp thêm cho lao động thử việc có phải tính thuế TNCN?

Công văn số 32076/CTHN-TTHT ngày 19/8/2021 của Cục Thuế TP. Hà Nội về thuế TNCN đối với khoản chi trả thêm cho lao động thử việc.

Theo Công văn này, trường hợp khi trả lương hàng tháng cho lao động thử việc (không thuộc diện đóng BHXH), doanh nghiệp có chi trả thêm các khoản lợi ích bằng tiền thì phải cộng vào để tính thuế TNCN.

Theo quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 2 Thông tư 111/2013/TT-BTC, các khoản lợi ích bằng tiền hoặc không bằng tiền ngoài tiền lương, tiền công mà người lao động được hưởng dưới mọi hình thức đều phải chịu thuế TNCN.

(Nguồn: vietlawonline.com)

Nhập khẩu ô tô được biếu tặng phải nộp thuế TNCN

Công văn số 3978/TCHQ-GSQL ngày 11/8/2021 của Tổng cục Hải quan về việc tăng cường công tác quản lý đối với xe ô tô nhập khẩu dưới dạng quà biếu tặng.

Nhằm ngăn chặn việc nhập khẩu ô tô theo hình thức biếu tặng để gian lận thuế, Tổng cục Hải quan đã yêu cầu Cục Hải quan tỉnh nơi cấp giấy phép nhập khẩu sau khi nhận được bản sao tờ khai nhập khẩu do Hải quan cửa khẩu chuyển đến, phải cung cấp thông tin người được biếu tặng kèm hồ sơ xác định trị giá hải quan để Cục thuế địa phương tiến hành thu thuế TNCN.

(Nguồn: vietlawonline.com)

THUẾ GIÁ TRỊ GIA TĂNG

Điều chỉnh giá cho thuê mặt bằng phải xác định lại thuế GTGT

Công văn số 32078/CTHN-TTHT ngày 19/8/2021 của Cục Thuế TP. Hà Nội về giá tính thuế GTGT cho hoạt động thuê tài sản.

Theo quy định tại khoản 6 Điều 7 Thông tư 219/2013/TT-BTC, giá tính thuế GTGT đối với hoạt động cho thuê tài sản (nhà, văn phòng, xưởng...) là giá cho thuê thỏa thuận trong hợp đồng.

Theo đó, trường hợp các bên thỏa thuận điều chỉnh giá cho thuê mặt bằng và giá điều chỉnh đã được ghi trong hợp đồng thì thuế GTGT sẽ tính theo giá mới.

(Nguồn: vietlawonline.com)

Dự án bị chậm tiến độ có được xét hoàn thuế GTGT?

Công văn số 24787/CTHN-TTHT ngày 5/7/2021 của Cục Thuế TP. Hà Nội về hướng dẫn hoàn thuế GTGT.

Đối với các dự án đang trong giai đoạn đầu tư, nếu thời gian kéo dài hơn 1 năm thì sau năm đầu tiên đã có thể xin hoàn thuế GTGT nếu số thuế GTGT đầu vào lũy kế hơn 300 triệu, tuy nhiên, loại trừ các trường hợp nêu tại điểm c Khoản 3 Điều 1 Thông tư số 130/2016/TT-BTC, gồm: dự án chưa góp đủ vốn, dự án không đảm bảo được điều kiện kinh doanh (nếu có) và dự án khai thác tài nguyên khoáng sản (có giá trị năng lương từ 51% trở lên)

Riêng trường hợp dự án bị chậm tiến độ liệu có được hoàn thuế hay không, Cục Thuế Tp. Hà Nội cho rằng dự án đó cần điều chỉnh Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư nhưng cũng không nói rõ là có được xét hoàn hay không.

(Nguồn: luatvietnam.net)

THUẾ KHÁC

Dịch vụ chưa được thanh toán vẫn phải lập hóa đơn

Công văn số 32002/CTHN-TTHT ngày 18/8/2021 của Cục Thuế TP. Hà Nội về thời điểm lập hóa đơn.

CTrường hợp trước ngày 1/7/2022, doanh nghiệp vẫn còn tiếp tục sử dụng hóa đơn mẫu cũ thì thời điểm lập hóa đơn được thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 16 Thông tư 39/2014/TT-BTC.

Theo đó, thời điểm lập hóa đơn dịch vụ là ngày hoàn thành việc cung ứng dịch vụ, không phân biệt đã hay chưa được thanh toán.

Trường hợp doanh nghiệp thu tiền trước hoặc trong thời gian thực hiện dịch vụ thì lập hóa đơn vào ngày thu tiền.

(Nguồn: vietlawonline.com)

TÀI CHÍNH – NGÂN HÀNG – CHỨNG KHOÁN

Tiếp tục giảm 50% phí thanh toán điện tử liên ngân hàng từ 1/9/2021 - 30/6/2022

Thông tư số 13/2021/TT-NHNN ngày 23/8/2021 của Ngân hàng Nhà nước về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 26/2013/TT-NHNN ngày 05/12/2013 của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam ban hành Biểu phí dịch vụ thanh toán qua Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

Hiệu lực thi hành: 1/9/2021

Các khoản phí giao dịch thanh toán điện tử liên ngân hàng nêu tại điểm 1.1, 1.2 Mục 1 Phần III Biểu phí ban hành kèm Thông tư số 26/2013/TT-NHNN sẽ tiếp tục được giảm 50% kể từ ngày 1/9/2021 - 30/6/2022.

Trước đó, các khoản phí này đã được giảm 50% trong thời gian từ 1/4 - 31/12/2020 (Thông tư 04/2020/TT-NHNN) và tiếp tục được gia hạn thời hạn giảm từ 1/1 - 30/6/2021 (Thông tư 19/2020/TT-NHNN)

Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/9/2021 và bãi bỏ Thông tư số 19/2020/TT-NHNN ngày 30/12/2020.

(Nguồn: vietlawonline.com)

LAO ĐỘNG – BẢO HIỂM

Điều kiện hỗ trợ tiền ăn cho doanh nghiệp "3 tại chỗ" tại TP. HCM

Hướng dẫn số 18/HD-LĐLĐ ngày 28/8/2021 của Liên đoàn Lao động TP. HCM về việc thực hiện việc hỗ trợ bữa ăn cho đoàn viên, người lao động thực hiện phương án "3 tại chỗ" tại các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố.

Văn bản hướng dẫn điều kiện, mức hỗ trợ và thủ tục nhận hỗ trợ tiền ăn từ công đoàn cấp trên đối với các doanh nghiệp "3 tại chỗ" tại TP. HCM theo Quyết định số 3089/QĐ-TLĐ .

Theo đó, doanh nghiệp tại TP. HCM chỉ được hỗ trợ tiền ăn (1 triệu đồng/người lao động) khi đáp ứng các điều kiện sau:

(i) đã đóng kinh phí công đoàn liên tục 12 tháng kể từ tháng 3/2021 trở về trước;

(ii)thời điểm thực hiện phương án "3 tại chỗ" kể từ ngày 24/8/2021; nếu đã áp dụng "3 tại chỗ" trước đó thì thời gian còn lại kể từ ngày 24/8/2021 là tối thiểu 10 ngày.

Cần lưu ý thêm, số tiền hỗ trợ này không chi bằng tiền mặt cho người lao động mà chuyển cho doanh nghiệp để tổ chức bữa ăn và chỉ hỗ trợ một lần kể từ ngày 24/8/2021.
Hồ sơ đề nghị hỗ trợ và hồ sơ quyết toán kinh phí hỗ trợ, tham khảo mục 6, 7 Hướng dẫn này.

(Nguồn: vietlawonline.com)

GIAO THÔNG VẬN TẢI

Hướng dẫn sử dụng phần mềm đăng ký giấy nhận diện xe luồng xanh

Công văn số 3891/SGTVT-QLVT ngày 26/8/2021 của Sở Giao thông vận tải TP. Hà Nội về việc hướng dẫn triển khai vận hành phần mềm kê khai thông tin Giấy nhận diện cho phương tiện vận tải hàng hóa.

Công văn đính kèm tài liệu Hướng dẫn sử dụng phần mềm khai và cấp tự động giấy nhận diện xe luồng xanh (không cần phê duyệt của Sở Giao thông vận tải).
Theo đó, doanh nghiệp có thể dùng máy tính hoặc smartphone và thực hiện các bước sau:

- Bước 1. Mở trình duyệt Google Chrome, Firefox hoặc Cốc Cốc

- Bước 2. Truy cập đường link https://vantai.drvn.gov.vn

-Bước 3. Nhập đúng địa chỉ email vào ô "Email", Số điện thoại vào ô "Số điện thoại" (để nhận thông báo)

- Bước 4. Click chọn nút "Nhận mã xác thực" để nhận mã xác thực OTP về điện thoại của mình.

- Bước 5. Nhập mã xác thực vào ô "Mã xác thực"

- Bước 6. Nhấn nút "Đăng nhập" để bắt đầu vào hệ thống

Sau khi đăng nhập thành công, phần mềm sẽ hiển thị màn hình "KHAI BÁO THÔNG TIN PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI" tại trang chủ. Doanh nghiệp khai báo thông tin theo mục 2 Phần I của Hướng dẫn.

Cần lưu ý, các thông tin sau đây bắt buộc phải khai báo: tên doanh nghiệp; mã số giấy chứng nhận ĐKKD; địa chỉ liên lạc; số điện thoại liên hệ; biển kiểm soát xe; loại phương tiện; thời hạn đăng kiểm; họ tên, ngày sinh, số CMND, số điện thoại, thời gian có kết quả xét nghiệm... của tài xế, nhân viên bốc xếp.

Mã QR Code của phương tiện sẽ tự động hết hiệu lực khi Giấy xét nghiệm SAR-CoV-2 của một trong số người trên phương tiện hết hiệu lực và tự động gia hạn sau khi doanh nghiệp cập nhật lại Giấy xét nghiệm mới.

(Nguồn: vietlawonline.com)

Các tỉnh được yêu cầu dỡ bỏ chính sách gây cản trở lưu thông mùa dịch

Công điện số 12/CĐ-BGTVT ngày 26/8/2021 của Bộ Giao thông Vận tải về việc rà soát, bãi bỏ văn bản do địa phương đã ban hành còn có nội dung chưa thống nhất với chỉ đạo của Thủ tướng để bảo đảm vận tải, lưu thông hàng hóa kịp thời, thông suốt.

Do tính chất cấp bách, Bộ Giao thông vận tải đã điện các địa phương để yêu cầu khẩn trương rà soát những văn bản quản lý vận tải mùa dịch do địa phương ban hành có nội dung chưa thống nhất với các chỉ đạo của Thủ tướng tại: Công điện 1102/CĐ-TTg ngày 23/8/2021, Văn bản số 1015/TTg-CN ngày 25/72021 và Văn bản số 5187/VPCP-CN ngày 29/7/2021.

Theo báo cáo của UBND TP. HCM, hiện nay tại một số tỉnh, thành vẫn còn có những quy định gây cản trở phương tiện lưu thông hàng hóa, như: yêu cầu thay thế bằng đội ngũ lái xe của địa phương; chỉ chấp nhận hiệu lực của giấy xét nghiệm Covid-19 là 24h hoặc 48h (trong khi quy định chung là 72h); phải đăng ký với Sở Công thương trước khi phương tiện đến địa phương....

Cũng tại Công điện này, Bộ Giao thông đã yêu cầu các địa phương phải tổ chức triển khai thống nhất việc phân luồng giao thông, kiểm soát dịch đối với phương tiện vận tải theo đúng Hướng dẫn vừa ban hành tại Quyết định 1570/QĐ-BGTVT ngày 24/8/2021.

(Nguồn: vietlawonline.com)

Người dân tại TP. HCM phải khai báo y tế trên phần mềm của Bộ Công an trước khi ra đường

Công văn số 9517/SGTVT-KT ngày 27/8/2021 của Sở Giao thông Vận tải TP. HCM về việc thực hiện khai báo y tế của lái xe và người ngồi trên xe đối với phương tiện lưu thông trong thời gian thực hiện giãn cách.

Liên quan đến việc khai báo y tế, Sở Giao thông vận tải TP. HCM đã yêu cầu tất cả tài xế, người đi trên xe trong thời gian giãn cách bắt buộc phải sử dụng phần mềm quản lý "di biến động" của Bộ Công an (địa chỉ http://suckhoe.dancuquocgia.gov.vn) để khai báo y tế trước khi tham gia giao thông.

Quy định này áp dụng bắt buộc với cả tài xế, người đi trên các xe đã có Giấy nhận diện (kèm mã QR Code).

Tuy nhiên, đối với các xe đã có Giấy nhận diện, việc kiểm soát dịch chỉ thực hiện tại các điểm tập kết, trung chuyển, giao nhận hàng hóa, không kiểm soát tại các chốt trên đường.

Về cách thức khai báo y tế trên phần mềm quản lý "di biến động", tham khảo hướng dẫn tại Mục 2 Công văn số 3287/CATP-PC06 ngày 25/8/2021.

(Nguồn: vietlawonline.com)

Bộ Giao thông yêu cầu chỉ kiểm soát dịch phương tiện vận tải tại điểm đi và đến

Công văn số 8799/BGTVT-VT ngày 24/8/2021 của Bộ Giao thông Vận tải về việc triển khai thực hiện Công điện số 1102/CĐ-TTg ngày 23/8/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

Căn cứ ý kiến của Thủ tướng tại Công điện số 1102/CĐ-TTg, Bộ Giao thông vận tải đã lưu ý các địa phương phải tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động lưu thông hàng hóa, nhất là hàng thiết yếu phục vụ phòng chống dịch, phục vụ đời sống người dân và nguyên vật liệu sản xuất,... Đặc biệt, đối với phương tiện vận tải hàng hóa, chỉ kiểm tra (yêu cầu phòng chống dịch) tại điểm đi và điểm đến để đảm bảo hoạt động vận tải được thông suốt mọi lúc, mọi nơi.

(Nguồn: luatvietnam.net)

Tổng hợp những quy định cần sửa đổi về dự án đầu tư công

Công văn số 7855/BGTVT-CQLXD ngày 2/8/2021 của Bộ Giao thông Vận tải về việc rà soát khó khăn, vướng mắc trong đầu tư, xây dựng.

Công văn tổng hợp những quy định cần sửa đổi, bổ sung liên quan đến thủ tục đầu tư, đấu thầu các dự án xây dựng sử dụng vốn đầu tư công và dự án PPP.

Bao gồm:

-Khái niệm, định nghĩa về các loại nguồn vốn đầu tư (vốn đầu tư công, vốn nhà nước, vốn nhà nước ngoài đầu tư công...) trong các luật về xây dựng, đấu thầu, đầu tư;

-Cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương để bảo trì, nâng cấp các dự án đầu tư hạ tầng (đường bộ) do trung ương quản lý;

-Miễn điều chỉnh chủ trương đầu tư đối với dự án có nội dung thay đổi dẫn đến thuộc dự án quan trọng quốc gia;

-Chỉ yêu cầu lập Báo cáo kinh tế - kỹ thuật (miễn lập dự án) đối với các dự án bảo trì công trình xây dựng, không phân biệt quy mô vốn;

-Cho phép chủ đầu tư được ủy quyền để bên mời thầu thực hiện thay một số thẩm quyền trong quá trình lựa chọn nhà thầu;

-Cho phép ủy quyền phê duyệt đối với cả dự án nhóm A và dự án quan trọng quốc gia (hiện nay chỉ được ủy quyền phê duyệt dự án từ nhóm B trở xuống);

-Không bắt buộc phải áp dụng định mức xây dựng đối với các dự án sử dụng vốn đầu tư công, có thể tham khảo, vận dụng định mức như quy định trước đây của Luật Xây dựng 2014;

- Bổ sung hướng dẫn cụ thể về thiết kế FEED cho gói thầu thực hiện theo hình thức EPC;

(Nguồn: luatvietnam.net)

XÂY DỰNG – BẤT ĐỘNG SẢN

Tiêu chuẩn xây dựng có bắt buộc áp dụng?

Công văn số 869/BXD-KHCN ngày 16/3/2021 của Bộ Xây dựng về việc áp dụng tiêu chuẩn trong hoạt động xây dựng.

Theo quy định tại Thông tư 18/2010/TT-BXD, đối với các tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn cơ sở, tiêu chuẩn nước ngoài trong lĩnh vực xây dựng... được áp dụng trên nguyên tắc "tự nguyện", ngoại trừ các tiêu chuẩn được trích dẫn trong quy chuẩn hoặc văn bản pháp luật thì phải áp dụng bắt buộc.

Việc xem xét, lựa chọn tiêu chuẩn áp dụng sẽ do chủ đầu tư tự quyết định.

(Nguồn: vietlawonline.com)

LĨNH VỰC KHÁC

Chính phủ đồng ý giảm tiền điện đợt 5 trong mùa dịch

Nghị quyết số 97/NQ-CP ngày 28/8/2021 của Chính phủ về phương án hỗ trợ giảm tiền điện, giảm giá điện (đợt 5) cho khách hàng sử dụng điện.

Hiệu lực thi hành: 28/8/2021

Chính phủ vừa phê duyệt chính sách giảm tiền điện đợt 5 cho những đối tượng bị ảnh hưởng dịch Covid-19 theo đề xuất của Bộ Công thương tại văn bản số 523/BC-BCT ngày 23/8/2021.

Đối tượng nào được giảm và mức giảm bao nhiêu sẽ được Bộ Công thương phối hợp với Bộ Tài chính hướng dẫn sau.

Nghị quyết có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

(Nguồn: vietlawonline.com)

Sẽ sửa đổi 10 Luật liên quan đến đầu tư, kinh doanh

Nghị quyết số 94/NQ-CP ngày 20/8/2021 của Chính phủ về phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 8 năm 2021.

Tại phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 8/2021, Chính phủ đã cho ý kiến về các dự án, đề nghị xây dựng Luật sau đây:

1. Dự án Luật Kinh doanh bảo hiểm (sửa đổi)

2. Đề nghị xây dựng Luật sửa đổi Luật Tần số vô tuyến điện

3.Đề nghị xây dựng Luật sửa đổi các luật về tháo gỡ khó khăn cho đầu tư, kinh doanh trong tình hình dịch.

4.Kiến nghị sửa đổi, bổ sung 188 Nghị định của Chính phủ, 20 Quyết định của Thủ tướng, 135 Thông tư thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của 21 bộ, cơ quan ngang bộ.

5.Dự thảo Nghị định thu tiền cấp quyền sử dụng tần số vô tuyến điện, đấu giá, cấp phép, chuyển nhượng quyền sử dụng tần số vô tuyến điện đối với hãng tần

Theo đó, đối với Luật sửa đổi về kinh doanh bảo hiểm, Chính phủ đã yêu cầu chỉnh lý các quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh sản phẩm bảo hiểm vi mô; việc đóng bảo hiểm bắt buộc giữa các luật chuyên ngành;...

Đối với lĩnh vực đầu tư, kinh doanh, Chính phủ đã đồng ý xây dựng Luật sửa đổi 10 Luật gồm: Luật Hải quan; Luật thuế TTĐB; Luật Thi hành án dân sự; Luật Đầu tư; Luật Đầu tư công; Luật Đấu thầu; Luật Đầu tư dự án PPP; Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa; Luật Doanh nghiệp và Luật Điện lực nhằm giải quyết dứt điểm những mâu thuẫn còn tồn tại giữa các luật. Dự án Luật sửa đổi này sẽ được bổ sung ngay vào chương trình xây dựng luật năm 2021.

(Nguồn: luatvietnam.net)