

TÁC ĐỘNG CỦA EVFTA ĐỐI VỚI NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM THE IMPACT OF EVFTA ON VIETNAM'S LOGISTICS INDUSTRY

ThS. Ngô Thị Hiền Trang

Trường Cao đẳng CNTT Hữu nghị Việt – Hàn

nghttrang88@gmail.com

Tóm tắt

Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam - EU (EVFTA) được ký kết đã mở ra nhiều cơ hội lớn nhưng đi kèm là những rủi ro, thách thức cho kinh tế Việt Nam nói chung và ngành logistics nói riêng. Mục đích chính của bài viết này là phân tích những cơ hội và rủi ro đối với các doanh nghiệp logistics Việt Nam gặp phải. Bài viết sử dụng phương pháp định tính thông qua việc phân tích và tổng hợp các tài liệu liên quan đến logistics, lấy ý kiến của các chuyên gia, các doanh nghiệp logistics khu vực thành phố Đà Nẵng. Từ đó, tác giả đã đề xuất hai nhóm giải pháp liên quan đến hai đối tượng đó là doanh nghiệp và Nhà nước.

Từ khóa: *EVFTA, logistics, Việt Nam.*

Abstract

The European Union Vietnam Free Trade Agreement (EVFTA) has opened up many great opportunities and challenges for Vietnam's economy in general and logistics in particular. The main purpose of this article is to analyze the opportunities and challenges that Vietnam's logistics faces. This study used qualitative methods through the analysis and synthesis of documents related to logistics, opinion of experts and the logistics businesses in Danang city. Since then, the authors have proposed two solutions involving two objects that businesses and the government.

Keywords: *EVFTA, logistics, Vietnam.*

1. Giới thiệu

Khi ngành bán lẻ và thương mại điện tử đang trên đà phát triển mạnh mẽ, một yếu tố quan trọng bậc nhất để hỗ trợ đó là logistics. Hàng hóa được vận chuyển khắp thế giới thông qua vận tải đường thủy và đường hàng không. Để hàng hóa đến tay người tiêu dùng, hệ thống vận tải hàng hoá phải có sự liên kết chặt chẽ giữa các loại hình vận tải khác là vận tải đường bộ, đường sắt. Logistics đường như là một điều không hề dư thừa trong chuỗi cung ứng đang hoạt động vào thời điểm hiện tại, khi phương thức mua hàng và thanh toán tiền mua hàng có thể thay đổi theo sự phát triển của khoa học công nghệ.

Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU (EVFTA) đã được kí ngày 30/6/2019 và đang trong quá trình phê chuẩn nội bộ để chính thức có hiệu lực. Dịch vụ logistics như vận tải, hỗ trợ vận tải... là những dịch vụ có các cam kết đáng chú ý, theo hướng mở cửa mạnh hơn đáng kể so với Hiệp định thương mại quốc tế (WTO). Tác động của EVFTA đối với triển vọng phát triển ngành logistics được thể hiện ở 2 góc độ. Góc độ thứ nhất là từ cam kết mở cửa thị trường của Việt Nam và EU trong lĩnh vực dịch vụ vận tải và phục vụ vận tải. Góc độ thứ hai là cam kết trong các lĩnh vực ảnh hưởng tới thị trường dịch vụ logistics.

Để có thể tận dụng được các cơ hội cũng như hạn chế tối thiểu các thách thức từ EVFTA, một mặt, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần có hành động cụ thể để cải thiện cơ bản năng lực cạnh tranh của mình, mặt khác cần có các chính sách hỗ trợ hợp lý từ phía Nhà nước nhằm giúp ngành này khắc phục những tồn tại mang tính hệ thống mà từng doanh nghiệp không thể giải quyết được hoặc khó có thể giải quyết hiệu quả.

2. Thực trạng hoạt động dịch vụ logistics tại Việt Nam

Theo Hiệp hội DN dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), tốc độ phát triển của ngành logistics tại

Việt Nam ở Việt Nam có khoảng những năm gần đây đạt khoảng 14% - 16%, với quy mô khoảng 40 - 42 tỷ USD/năm. Tham gia thị trường logistics gồm khoảng 1.300 – 1.500 doanh nghiệp trong nước và khoảng 25 tập đoàn giao nhận hàng đầu thế giới kinh doanh dưới nhiều hình thức. Hiện nay, 30 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam với các tên tuổi lớn như: DHL, FedEx, Maersk Logistics, APL Logistics, CJ Logistics, KMTTC Logistics...

Theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam hiện đứng thứ 39/160 nước về mức độ phát triển logistics và đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN sau Singapore, Malaysia và Thái Lan. Với tốc độ phát triển hàng năm đạt từ 14-16%, đây là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh và ổn định nhất của Việt Nam trong thời gian qua.

Dự báo, đến hết năm 2020, kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam ước đạt mức 300 tỷ USD, hàng container qua hệ thống cảng biển Việt Nam đạt 67,7 triệu TEU, do vậy, tiềm năng phát triển dịch vụ logistics Việt Nam là rất lớn. Trong tương lai không xa, dịch vụ cung cấp logistics sẽ trở thành ngành kinh tế quan trọng, có thể đóng góp tới 15% GDP của cả nước.

Đặc biệt, thời gian gần đây đã có sự bùng nổ về thương mại điện tử và e-Logistics. Theo Cục Thương mại điện tử và kinh tế số của Bộ Công Thương, thương mại điện tử tăng trưởng 35%/năm; doanh số bán lẻ thương mại điện tử của Việt Nam trong giai đoạn 2016 - 2020 ước tính tăng 20%/năm và tổng doanh số bán lẻ thương mại điện tử Việt Nam dự kiến đạt 10 tỷ USD vào năm 2020. Những thay đổi trong thương mại điện tử trên thế giới và tại Việt Nam đã thúc đẩy ngành logistics Việt Nam cải thiện phương thức cung cấp dịch vụ ngày càng chuyên nghiệp và hiệu quả hơn.

Logistics là ngành dịch vụ mà Việt Nam có nhiều tiềm năng phát triển nhưng hiện trạng năng lực cạnh tranh trong nước còn tương đối hạn chế.

- Về số lượng doanh nghiệp tham gia cung ứng dịch vụ logistics

Việt Nam hiện có khoảng 1.300 – 1.500 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, đây là một con số khá lớn nhưng trên thực tế đa phần lại là những doanh nghiệp nhỏ và rất nhỏ. Do vốn ít nên cơ cấu tổ chức doanh nghiệp cũng đơn giản, không thật sự chuyên sâu, không tổ chức được các văn phòng đại diện ở nước ngoài nên nguồn thông tin bị hạn chế, các công việc ở nước ngoài đều phải thông qua các đại lý của các công ty đa quốc gia. Điều này dẫn đến đa số các doanh nghiệp chỉ dừng lại ở việc làm đại lý cấp 2, cấp 3, thậm chí cấp 4 cho các đối tác nước ngoài có mạng lưới toàn cầu mà chưa tổ chức kết nối được các hoạt động vận tải đa phương thức. Tuy có số lượng lớn, các công ty logistics Việt Nam mới đáp ứng được 25% nhu cầu nội địa và mới chỉ tập trung vào một vài ngành dịch vụ trong chuỗi giá trị dịch vụ có doanh số hàng tỉ đô la Mỹ này.

- Về phạm vi hoạt động của các công ty logistics của Việt Nam

Hiện nay, các công ty logistics Việt Nam mới chỉ hoạt động trong phạm vi nội địa hoặc một vài nước trong khu vực, trong khi phạm vi hoạt động của các công ty nước ngoài như APL Logistics là gần 100 quốc gia, Maersk Logistics là 60 quốc gia, Exel cũng vậy. Đây là một trong những cản trở các doanh nghiệp Việt Nam cung cấp các dịch vụ trọn gói cho khách hàng. Trong xu thế toàn cầu hoá, chủ hàng thường có xu hướng thuê ngoài từ rất nhiều quốc gia và lãnh thổ trên thế giới. Mặc dù có thể tính đến vai trò của các đại lý mà các công ty Việt Nam thiết lập ở các quốc gia khác, nhưng quan hệ này thường khá lỏng lẻo và không đồng nhất.

- Về tình trạng cạnh tranh trong cung ứng dịch vụ

Do phần lớn các nhà xuất khẩu của Việt Nam xuất khẩu hàng theo điều kiện FOB, FCA trong Incoterms, nên quyền định đoạt về vận tải đều do người mua chỉ định và dĩ nhiên người mua sẽ chỉ định một công ty nước họ để thực hiện điều này. Do đó các công ty logistics của Việt Nam sẽ là người ngoài cuộc. Bất cập này không phải dễ dàng giải quyết vì phần lớn các nhà xuất khẩu của Việt Nam đều gia công hoặc xuất hàng cho những khách hàng lớn đã có những hợp đồng dài hạn với các công ty logistics toàn cầu. Đơn cử như hãng giày Nike, công ty có rất nhiều hợp đồng làm ăn với các doanh

ngành Việt Nam, nhưng riêng về khâu vận tải và logistics thì các doanh nghiệp Việt Nam không thể tham gia vào trong quá trình thương thảo.

Đối với các nhà nhập khẩu của Việt Nam, do Việt Nam nhập siêu nên đây là thị trường hấp dẫn cho các công ty logistics của Việt Nam. Nếu như trước đây, các nhà nhập khẩu của Việt Nam chủ yếu mua hàng theo điều kiện CIF, thì hiện nay các doanh nghiệp nhập khẩu của Việt Nam đang chuyển dần sang hình thức mua FOB, tạo ra cơ hội cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam khai thác. Tuy nhiên, một phần khá lớn trong thị trường này vẫn nằm trong tay các hãng logistics nước ngoài do có nhiều doanh nghiệp nước ngoài đầu tư trực tiếp tại Việt Nam mà họ cũng chính là người nhập khẩu hàng nhiều nhất.

Hơn nữa, phần lớn các doanh nghiệp Việt Nam vẫn còn chưa ý thức được việc đầu tư vào quản lý hiệu quả chuỗi cung ứng. Các doanh nghiệp Việt Nam hầu hết không có phòng quản lý logistics hoặc chuỗi cung ứng mà phòng này thường được hiểu là phòng kinh doanh xuất nhập khẩu. Điều này tạo ra rào cản đối với các doanh nghiệp logistics Việt Nam trong việc chào các dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

- Về cơ sở hạ tầng vận tải

Thực tế tiềm năng phát triển hàng hóa của Việt Nam rất lớn, theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2018, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam đạt 524,7 triệu tấn, tăng 19%. Tuy nhiên, Việt Nam được xếp hạng thấp nhất về cơ sở hạ tầng vận chuyển hàng hóa trong số các nền kinh tế trọng điểm ở khu vực Đông Nam Á.

Phần lớn cảng biển tại Việt Nam không được thiết kế cho việc bốc dỡ hàng cho tàu chuyên dùng, nhiều cảng nằm ngoài thành phố Hồ Chí Minh chỉ được thiết kế cho hàng rời, không có trang thiết bị xếp dỡ container chuyên dụng. Các cảng không có dịch vụ hàng hải trực tiếp kết nối Việt Nam với các cảng biển tại châu Âu hay Mỹ. Mặt khác, các sân bay trong nước cũng thiếu các thiết bị phù hợp để bốc dỡ hàng hóa, thiếu sự đầu tư các kho bãi mới trong khu vực gần các sân bay, bến cảng. Hệ thống kho bãi hiện tại trên cả nước lại không phù hợp với hàng hóa bốc dỡ nhanh, trong đó có nhiều kho bãi đã được khai thác hơn 30 năm qua và không đáp ứng được các tiêu chuẩn quốc tế. Chưa kể đến tình trạng thiếu điện và dịch vụ hỗ trợ giao tiếp thông tin (viễn thông). Ngay cả tại khu vực phía Nam, nơi kinh tế phát triển cao trong 10 năm qua, sự yếu kém trong công tác lập kế hoạch và thiếu đầu tư đã dẫn đến tình trạng ùn tắc hàng hóa đang gặp phải tại thành phố Hồ Chí Minh. Nguyên nhân chủ yếu là do quy hoạch cảng không thống nhất, tại một số địa phương quy hoạch không hợp lý và không khoa học.

Thế nhưng, trên thực tế có rất ít dự án hạ tầng được đầu tư trực tiếp bằng nguồn vốn (cả vốn trong nước và vốn nước ngoài) thành công. Khoảng cách lớn giữa các dự án hạ tầng được phê duyệt và dự án đã thực hiện càng làm tăng thêm thách thức cho ngành logistics. Tốc độ phát triển cơ sở hạ tầng của Việt Nam chậm hơn rất nhiều so với nước láng giềng Trung Quốc. Lượng hàng tồn trữ cao và chuỗi cung ứng chậm chạp là nguyên nhân làm chậm quá trình tăng trưởng kinh tế của Việt Nam.

- Về chi phí dịch vụ

Chi phí logistics của Việt Nam được dự đoán khoảng 25% GDP của Việt Nam, cao hơn rất nhiều so với các nước phát triển như Mỹ và cao hơn các nước đang phát triển như Trung Quốc hay Thái Lan. Chính chi phí logistics cao này làm giảm hiệu quả những cố gắng của Việt Nam trong việc giới thiệu thị trường lao động giá rẻ và đẩy mạnh xuất khẩu. Nguyên nhân chính gây nên tình trạng này là cơ sở hạ tầng vận tải của Việt Nam đã quá cũ kỹ và quá tải, hệ thống quản lý hành chính phức tạp và các nhà sản xuất Việt Nam không tích cực sử dụng các dịch vụ thuê ngoài 3PL (third party logistics - dịch vụ logistics bên thứ ba) của nước ngoài.

Bên cạnh đó, các công ty logistics của Việt Nam chỉ phục vụ được khoảng 25% nhu cầu nội địa với sự chia sẻ thị trường từ các hãng nước ngoài bao gồm Maersk Logistics và APL Logistics. Việt Nam có dự án đầu tư 17,5 tỷ USD để phát triển cơ sở hạ tầng, góp phần thay đổi tình trạng này. Nhưng

cho đến khi đó, các công ty logistics địa phương đang cạnh tranh rất khốc liệt. Hãng Nike đang sử dụng Schenker Logistics để vận chuyển và đưa hàng tới Đông Nam Á, nhưng vài công ty 3PL của Việt Nam đang cố gắng trở thành đối tác có thể góp phần làm tăng giá trị khách hàng trong tương lai gần.

- Về hạ tầng thông tin

Đây chính là điểm yếu các doanh nghiệp logistics Việt Nam. Mặc dù các doanh nghiệp logistics đã có nhiều ý thức trong việc áp dụng công nghệ thông tin vào hoạt động kinh doanh của mình nhưng vẫn còn kém xa so với các công ty logistics nước ngoài. Nếu chỉ xét về khía cạnh xây dựng website, phần lớn website của doanh nghiệp Việt Nam chỉ đơn thuần giới thiệu về mình, về dịch vụ của mình, thiếu hẳn các tiện ích mà khách hàng cần như công cụ track and trace (theo dõi đơn hàng), lịch tàu, e-booking, theo dõi chứng từ... Trong khi đó khả năng nhìn thấy và kiểm soát đơn hàng (visibility) là một yếu tố được các chủ hàng đánh giá rất cao khi họ lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics cho mình. Các công ty như APL Logistics, Maersk Logistics được Nike chọn là nhà cung cấp dịch vụ là do các công ty này có thể cung cấp cho Nike công cụ visibility trong bất kỳ thời điểm nào, tại bất kỳ nơi nào nhân viên của Nike cũng có thể nắm bắt và có thể kéo ra bất kỳ các loại báo cáo liên quan đến các đơn hàng của mình đã, đang và sẽ được thực hiện bởi các công ty trên. Điều này sẽ giúp Nike tính toán tốt những dự báo, kiểm soát hàng tồn, đáp ứng kịp thời yêu cầu của khách hàng ở chi phí tối ưu nhất.

- Về tính liên kết

Cho tới nay, các doanh nghiệp logistics của Việt Nam hoạt động còn rất độc lập thiếu hẳn sự liên kết cần thiết. Trong xu hướng thuê ngoài (outsourcing), mỗi doanh nghiệp cần tập trung vào thế mạnh của mình và sẽ thuê ngoài các dịch vụ không phải là thế mạnh. 80% các công ty kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam có tổng vốn pháp định ít hơn 1,5 tỷ đồng (90.000 USD). Có thể thấy rằng việc kết hợp với các đối tác là rất quan trọng và việc liên kết trở nên cần thiết hơn bao giờ hết. Trong xu thế hiện nay, mô hình dịch vụ tổng thể, hay còn được gọi dưới cái tên One-stop Shop (tạm dịch: chỉ dừng một lần có thể mua được tất cả những gì mình cần), đang là một xu thế phổ biến. Tuy nhiên xu hướng này chưa được các doanh nghiệp Việt Nam tích cực triển khai, đặc biệt là việc tham gia cộng đồng thương mại quốc tế đa phương.

- Về nguồn nhân lực

Các số liệu nghiên cứu chỉ ra rằng, nguồn nhân lực logistics của Việt Nam không những thiếu về số lượng mà còn yếu về chất lượng, điều này rất không hợp lý với một ngành dịch vụ có quy mô lên đến 22 tỷ USD, chiếm 20,9% GDP của cả nước, tốc độ tăng trưởng hàng năm từ 20 -25% (số liệu của World Bank, 2014).

Theo dự báo, trong 3 năm tới, các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần thêm khoảng 18.000 lao động, các doanh nghiệp sản xuất, thương mại, dịch vụ cần trên một triệu nhân sự có chuyên môn về logistics. Các công ty dịch vụ logistics ở Việt Nam đều đang thiếu nhân lực trình độ cao. Trong khi đó, hiện nay, nguồn cung cấp lao động cho ngành dịch vụ logistics chỉ đáp ứng được khoảng 40% nhu cầu thực tế. Các cán bộ quản lý thường là những người chủ chốt, được đào tạo và tái đào tạo, tuy nhiên họ thiếu kiến thức và kinh nghiệm kinh doanh, ít được cập nhật tri thức mới, phong cách lãnh đạo và quản lý chưa đáp ứng được nhu cầu.

Nhân lực logistics ở Việt Nam hiện nay chủ yếu được lấy từ các đại lý hãng tàu, các công ty giao nhận vận tải biển và sử dụng theo khả năng hiện có. Kết quả khảo sát của Viện Nghiên cứu phát triển TP. Hồ Chí Minh về chất lượng nguồn nhân lực logistics cho thấy, có đến 53,3% doanh nghiệp thiếu đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn và kiến thức về logistics, 30% doanh nghiệp phải đào tạo lại nhân viên và chỉ có 6,7% doanh nghiệp hài lòng với chuyên môn của nhân viên.

Kết quả điều tra của Viện Nghiên cứu và Phát triển kinh tế Trường Đại học Kinh tế Quốc dân cũng ghi nhận, có tới 80,26% nhân viên trong các doanh nghiệp logistics được đào tạo thông qua các

công việc hàng ngày, 23,6% nhân viên tham gia các khóa đào tạo trong nước, 6,9% nhân viên được các chuyên gia nước ngoài đào tạo, chỉ có 3,9% được tham gia các khóa đào tạo ở nước ngoài.

3. Ngành logistics Việt Nam dưới tác động của hiệp định EVFTA

Việt Nam hiện đứng thứ 39/160 quốc gia tham gia điều tra của World Bank về chỉ số năng lực Logistics (LPI) năm 2018, tăng 25 bậc so với xếp hạng 64 năm 2016. Đồng thời, đứng thứ tư trong ASEAN sau Singapore, Malaysia, Thái Lan.

Việt Nam có thứ hạng đứng đầu trong các thị trường mới nổi. Các chỉ số đánh giá LPI 2018 đều tăng vượt bậc. Hạng mục có mức tăng cao nhất là năng lực chất lượng dịch vụ (xếp hạng 33, tăng 29 bậc), và khả năng theo dõi, truy xuất hàng hoá (xếp hạng 34, tăng 41 bậc). Kết quả đó cho thấy việc cải thiện năng lực của doanh nghiệp đang có những bước tiến đáng ghi nhận thông qua việc ứng dụng công nghệ thông tin vào logistics.

Từ năm 2017, chính phủ Việt Nam đã xác định mục tiêu cụ thể cho ngành Logistics là đưa Việt Nam trở thành trung tâm Logistics của khu vực vào năm 2025. Kế hoạch chính sách này đã, đang được dần hiện thực hóa với rất nhiều nỗ lực như: thu hút đầu tư nước ngoài, cải cách thủ tục hải quan và hợp tác với các đối tác nước ngoài trong các dự án cơ sở hạ tầng. Với tốc độ phát triển hàng năm đạt 16 - 20%, EVFTA sẽ là cánh cửa mở ra rất nhiều vận hội cho Logistics Việt Nam có thể tăng tốc hơn nữa nếu biết khai thác hết các tiềm năng.

3.1. Cơ hội

Khi có hiệu lực, EVFTA có thể mang lại các cơ hội lớn cho ngành logistics Việt Nam:

Thứ nhất, cơ hội gia tăng quy mô thị trường, xuất phát từ nguồn cầu lớn đối với hoạt động logistics khi lượng hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và EU gia tăng do rào cản thuế quan được loại bỏ/giảm đáng kể. Theo đánh giá của Bộ Kế hoạch - Đầu tư, kim ngạch xuất khẩu sang EU sẽ tăng 20% vào năm 2020, 42,7% năm 2025 và 44,37% năm 2030.

Cơ hội thứ hai từ EVFTA là tăng hiệu quả kinh doanh từ cải cách thủ tục hành chính. Các cam kết về thể chế và hàng rào phi thuế quan trong EVFTA sẽ tạo ra sức ép lớn buộc Chính phủ phải cải cách trong nhiều lĩnh vực liên quan đến hoạt động logistics, đặc biệt là hải quan, kiểm tra chuyên ngành. Việc thực hiện các cam kết này sẽ giúp cải thiện đáng kể thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa - yếu tố có tác động trực tiếp tới hiệu quả của hoạt động logistics.

Thứ ba, cơ hội thu hút đầu tư từ EU, tận dụng kinh nghiệm, kỹ năng quản trị, nguồn vốn, mạng lưới sẵn có của đối tác khi liên doanh với đối tác EU

Thứ tư, cơ hội giảm chi phí kinh doanh và giảm tình trạng thuê ngoài. Các cam kết loại bỏ thuế quan cho các phương tiện vận tải, máy móc, thiết bị, công nghệ phục vụ hoạt động logistics từ EU sẽ giúp doanh nghiệp logistics mua sản phẩm phục vụ sản xuất với giá hợp lý. Trong khi đó EU là nguồn cung cấp chất lượng cao cho những sản phẩm này. Song hành với đó là các cơ hội thu hút đầu tư từ EU, cơ hội tiếp cận thị trường logistics từ các nước thành viên EU.

Cuối cùng là cơ hội tiếp cận thị trường dịch vụ logistics các nước thành viên EU khi EU mở cửa nhiều dịch vụ nhóm logistics cho nhà cung cấp dịch vụ Việt Nam (đặc biệt là dịch vụ vận tải biển và dịch vụ hàng không quốc tế). Tự do hóa sẽ mời gọi các nhà đầu tư EU cùng tham gia vào việc cung cấp các dịch vụ logistics, vận tải hàng hải khác nhau cho thị trường Việt Nam, bao gồm doanh nghiệp hàng hải, dịch vụ xử lý hàng hóa/ container, dịch vụ lưu trữ và kho bãi. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam sẽ có cơ hội hợp tác, học hỏi, và gọi vốn từ các công ty đa quốc gia, các đội tàu lớn hiện đại và chiếm thị phần lớn trên thị trường Logistics thế giới đến từ châu Âu. Đây có thể coi là một lợi thế của Việt Nam sau EVFTA. Bởi theo bảng xếp hạng LPI 2018, Đức là quốc gia đứng đầu trong lĩnh vực logistics. Hai quốc gia đồng hạng thứ hai cũng nằm trong khối EU, là Hà Lan và Thụy Điển.

3.2. Thách thức

Đồng thời, EVFTA được cho là cũng đặt ra những thách thức đáng kể đối với các doanh nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực logistics:

Thứ nhất, cạnh tranh trong một số khía cạnh dịch vụ logistics có thể gia tăng, do cạnh tranh mạnh hơn từ các nhà cung cấp dịch vụ EU vốn rất mạnh trong lĩnh vực logistics, với các công ty đa quốc gia, các đội tàu lớn hiện đại, chiếm thị phần đáng kể trên thị trường logistics thế giới. EU vốn rất mạnh về logistics với các công ty đa quốc gia, đội tàu lớn hiện đại chiếm thị phần đáng kể trên thị trường logistics thế giới. Trong bảng xếp hạng chỉ số năng lực logistics năm 2018 của WB, Đức ở vị trí đầu tiên, các nước EU chiếm 4 trong top 5 vị trí đầu bảng. Hiện nhiều doanh nghiệp logistics mạnh của EU đã hoạt động kinh doanh ở Việt Nam, dù mức mở cửa logistics của Việt Nam theo WTO còn hạn chế. Sau EVFTA, với các cam kết mở cửa mạnh hơn, cạnh tranh từ các doanh nghiệp này với các doanh nghiệp Việt Nam sẽ còn lớn hơn nữa.

Thứ hai, một số lượng đáng kể các doanh nghiệp nhà nước trong lĩnh vực logistics kinh doanh chưa hiệu quả, nhu cầu bảo hộ cao, năng lực đổi mới sáng tạo và cạnh tranh hạn chế, có thể là cản trở đối với sự phát triển chung của ngành.

Thứ ba, nguy cơ không tận dụng được các cam kết mở cửa của EU đối với thị trường dịch vụ logistics tại các nước EU vốn đầy hứa hẹn nhưng đòi hỏi cao về chất lượng dịch vụ và các ràng buộc pháp lý gián tiếp (về nhập cảnh, về quốc tịch của người lao động...).

4. Kết luận và khuyến nghị

Tuy Hiệp định thương mại tự do EVFTA mở ra nhiều cơ hội cho logistics Việt Nam nhưng cũng đem đến nhiều thách thức không nhỏ cho các doanh nghiệp hậu cần trong nước. Thách thức lớn nhất là tăng tính cạnh tranh trong một số khía cạnh dịch vụ logistics. Các nhà cung cấp dịch vụ EU vốn rất mạnh trong lĩnh vực logistics, với các công ty đa quốc gia, các đội tàu lớn hiện đại, chiếm thị phần đáng kể trên thị trường logistics thế giới. Trong khi các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn hạn chế cả về chất lượng dịch vụ và các ràng buộc pháp lý gián tiếp.

Để phát triển ngành logistics, tận dụng được các cơ hội kinh doanh mà các EVFTA mang lại, chúng ta cần:

4.1. Đối với doanh nghiệp

Các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần nắm rõ các cam kết mở cửa dịch vụ logistics để nhận diện các nguy cơ mới trong cạnh tranh với các đối thủ từ EU. Từ đó các doanh nghiệp cần có kế hoạch bài bản, hành động quyết liệt, có kế hoạch khắc phục các hạn chế hiện tại, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của mình:

- Cải thiện công nghệ thông tin, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và kết nối thông tin, đặc biệt với mạng logistics toàn cầu
- Tăng cường công tác đào tạo, đào tạo lại nguồn nhân lực, bảo đảm năng lực chuyên môn
- Cải thiện quy mô vốn, năng lực quản lý và phạm vi hoạt động kinh doanh, đặc biệt thông qua việc tận dụng cơ hội liên doanh với các nhà đầu tư EU
- Tìm các kênh thích hợp để tăng liên kết với các doanh nghiệp cung cấp các dịch vụ logistics khác nhau (hãng tàu, đại lý thương mại, bảo hiểm...)

4.2. Đối với Nhà nước

Ngoài ra để tạo điều kiện cho ngành logistics Việt Nam phát triển, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu, cần thêm nhiều giải pháp từ Nhà nước:

- Cần tập trung hoàn thiện thể chế, pháp luật về logistics nhằm tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho các hoạt động logistics trên thị trường. Đồng thời, bổ sung, sửa đổi các nội dung liên quan đến logistics trong Luật Thương mại, không chỉ dừng lại ở các dịch vụ logistics, để tạo nhận thức đầy đủ về bản chất, vai trò và vị trí của logistics. rà soát, hoàn thiện cơ chế, chính sách về quản lý logistics, nhất là chính sách phí, lệ phí, tháo gỡ các rào cản đối với hàng hóa lưu thông trên thị trường.

- Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics Việt Nam đồng bộ, hiện đại. Trước hết, ưu tiên xây dựng hạ tầng kết nối mạng lưới giao thông vận tải theo hướng vận tải đa phương thức để khai thác hiệu quả hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại hiện có; Đẩy nhanh việc đầu tư xây dựng các trung tâm logistics hạng 1 theo chuẩn quốc tế tại các điểm giao cắt vận tải thương mại của các vùng kinh tế trọng điểm, hành lang kinh tế nhằm kết nối các phương thức vận tải, thực hiện liên kết kinh tế, thúc đẩy sản xuất, tiêu thụ sản phẩm cho các địa phương và doanh nghiệp.

- Bổ sung và hoàn thiện chính sách phát triển doanh nghiệp logistics Việt Nam thông qua xây dựng và thực thi cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển đa dạng các loại hình doanh nghiệp này ở Việt Nam với tất cả các loại hình vận tải. Có chính sách ưu đãi các doanh nghiệp đầu tư hiện đại hóa các phương tiện vận tải, nhất là các phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy vốn đã quá lạc hậu. Với việc thực hiện quy hoạch, xây dựng các trung tâm logistics theo chuẩn mực quốc tế, nhà nước và chính quyền các địa phương, thành phố có chính sách khuyến khích các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước đầu tư, tập trung vào các khu công nghiệp logistics (làng vận tải hay trung tâm logistics có quy mô lớn) - mô hình mà ở Việt Nam đến nay hầu như chưa có, để tái cơ cấu lại thị trường logistics tại các địa phương và thành phố có lợi thế phát triển theo hướng logistics xanh, văn minh, hiện đại.

- Phát triển thị trường dịch vụ logistics Việt Nam theo hướng cạnh tranh, minh bạch để người tiêu dùng thực sự được hưởng các dịch vụ logistics có chất lượng với giá cả hợp lý. Chỉ có như vậy mới hình thành được tập quán thuê ngoài dịch vụ logistics, hỗ trợ doanh nghiệp tập trung vào thực hiện các chức năng cơ bản, cốt lõi góp phần nâng cao hiệu quả quản trị và hiệu quả sản xuất kinh doanh trong bối cảnh ngày càng hội nhập sâu vào nền kinh tế khu vực và thế giới. Nghiên cứu để sớm hình thành thị trường giao dịch thông tin logistics quy mô quốc gia và vùng lãnh thổ. Cùng với việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng logistics phần cứng, cần đổi mới cơ bản các yếu tố của cơ sở hạ tầng phần mềm từ Trung ương đến các địa phương, vùng lãnh thổ, đừng để “cơ sở hạ tầng phần mềm làm hỏng cơ sở hạ tầng phần cứng” đã được đầu tư và phát triển hơn 30 năm nay. Qua đó mới thu hút được nguồn hàng từ các nước trong khu vực theo các hành lang kinh tế đã được đầu tư, xây dựng nhưng hiệu quả khai thác còn hạn chế, chưa tương xứng.

- Đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực logistics không chỉ ở cấp đại học mà cả lĩnh vực đào tạo nghề logistics theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp, đáp ứng yêu cầu phát triển của cuộc cách mạng 4.0. “Giải pháp đào tạo và nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực” tại Quyết định 200TTg ngày 14/02/2017 về Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 cần được sớm triển khai vào cuộc sống một cách có hiệu quả hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Anirban Lahiri (2015), ‘Cập nhật ngành Logistics Việt Nam - Tổng quan’, Viet Capital Securities.
2. Báo cáo Ngành Dịch vụ Logistics, Ngân hàng Á Châu, 2018.
3. Bộ Công thương (2017), ‘Báo cáo logistics Việt Nam 2017 – Logistics: Từ kế hoạch đến hành động’, Nhà xuất bản Công thương.
4. Đỗ Xuân Quang, Thực trạng và định hướng phát triển ngành Logistics tại Việt Nam, <http://www.saga.vn/thuc-trang-dinh-huong-phat-trien-nganh-logistics-tai-viet-nam~34525/>, ngày 7/3/2015.
5. EVFTA với ngành logistics Việt Nam, Hà Nội, 2017.

6. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (2018), ‘Sách trắng VLA 2018’, Nhà xuất bản Văn hóa – Văn nghệ.
7. Trịnh Thị Thu Hương (2016), ‘Đào tạo phát triển nguồn nhân lực Logistics Việt Nam’, Trường Đại học Ngoại thương.
8. Vũ Đình Chuẩn, ‘Giải pháp phát triển nguồn nhân lực ngành logistics Việt Nam’, <http://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-kinh-doanh/giai-phap-phat-trien-nguon-nhan-luc-nganh-logistics-viet-nam-310729.html>, ngày 03/08/2019.