



Original Article

Participate in the New Generation of FTAs: Opportunities and Challenges for the Vietnam Logistics Industry

Ha Van Hoi*

*VNU University of Economics and Business,
144 Xuan Thuy Str., Cau Giay Dist., Hanoi, Vietnam*

Received 18 March 2019

Revised 28 March 2018; Accepted 28 March 2019

Abstract: Vietnam has been engaged in a series of new generation Free Trade Agreements (FTAs) with more intensive and comprehensive commitments which will significantly impact on enterprises, the business environment and related policies and laws in Vietnam. Like other business sectors, the logistics industry has opportunities but is also facing challenges, which require it to make thorough preparation. This article indicates what the opportunities and challenges are for logistics when the new generation FTAs are valid. The article also proposes solutions for Vietnam to actively take advantage of the opportunities and overcome the challenges in the global playing field.

Keywords: Opportunities, FTAs, logistics, challenges, new generation.

* Corresponding author.

E-mail address: hoivh@vnu.edu.vn

<https://doi.org/10.25073/2588-1159/vnueab.4207>



Tham gia FTAs thế hệ mới: Cơ hội và thách thức đối với ngành dịch vụ logistics Việt Nam

Hà Văn Hội*

*Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội,
144 Xuân Thủy, Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 18 tháng 3 năm 2019

Chỉnh sửa ngày 28 tháng 3 năm 2019; Chấp nhận đăng ngày 28 tháng 3 năm 2019

Tóm tắt: Việt Nam đã và đang tham gia một loạt hiệp định thương mại tự do (FTA) thế hệ mới với những cam kết sâu rộng, toàn diện hơn so với các FTA truyền thống, có tác động đáng kể đến các doanh nghiệp, môi trường kinh doanh và hệ thống chính sách, pháp luật liên quan của Việt Nam. Cùng với các ngành kinh tế khác, ngành dịch vụ logistics đang đứng trước nhiều cơ hội và thách thức mới, đòi hỏi phải có sự chuẩn bị kỹ lưỡng. Bài viết này sẽ chỉ rõ những cơ hội và thách thức mới đối với ngành dịch vụ logistics khi các FTA thế hệ mới mà Việt Nam tham gia có hiệu lực; đồng thời đề xuất một số giải pháp đối với Việt Nam nhằm chủ động tận dụng cơ hội và vượt qua thách thức để tham gia sân chơi toàn cầu một cách có hiệu quả.

Từ khóa: Cơ hội, FTA thế hệ mới, logistics, thách thức, Việt Nam.

1. Đặt vấn đề

Trong những năm gần đây, thương mại toàn cầu ngày càng phát triển, hướng đến sự minh bạch, toàn diện và phát triển bền vững. Các hoạt động trao đổi hàng hóa, dịch vụ, xúc tiến đầu tư, hợp tác chuyển giao công nghệ, thuận lợi hóa thủ tục hải quan... giữa các quốc gia cũng được đẩy mạnh, dẫn đến những thỏa thuận hợp tác giữa các quốc gia trong giao thương cũng ngày càng mở rộng nội dung và phạm vi.

Chính vì vậy, các FTA không còn bó hẹp ở các vấn đề truyền thống, mà được mở rộng thêm với phạm vi rộng hơn, nội dung vượt ra ngoài cam kết về thương mại, dịch vụ và đầu tư, bao gồm cả các thể chế, pháp lý trong các lĩnh vực môi trường, lao động, doanh nghiệp nhà nước, sở hữu trí tuệ, mua sắm chính phủ... Đó chính là các FTA thế hệ mới. Các FTA thế hệ mới này khi có hiệu lực sẽ mang lại những cơ hội và thách thức mới đối với các ngành/lĩnh vực của các bên liên quan, trong đó có lĩnh vực dịch vụ logistics.

Do vậy, việc nghiên cứu và chỉ ra những cơ hội, thách thức đối với lĩnh vực dịch vụ này

* Tác giả liên hệ.

Địa chỉ email: hovih@vnu.edu.vn

<https://doi.org/10.25073/2588-1159/vnueab.4207>

trong bối cảnh Việt Nam ngày càng tham gia sâu, rộng vào các FTA thế hệ mới là hết sức cần thiết, không chỉ đối với các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics, mà còn hữu ích đối với các cơ quan quản lý vĩ mô của Việt Nam trong việc hoạch định các chính sách hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của lĩnh vực logistics Việt Nam.

2. Tổng quan về các FTA thế hệ mới mà Việt Nam tham gia

Tính đến nay, Việt Nam đã kết thúc đàm phán thành công một số FTA thế hệ mới như: Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA), Hiệp định Đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP), các Hiệp định trong Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC)... Bên cạnh đó, còn có một số FTA của ASEAN với các nước như: ASEAN - Trung Quốc, ASEAN - Nhật Bản, ASEAN - Hàn Quốc... Đây là các “FTA thế hệ mới” toàn diện, bao gồm: thương mại hàng hóa, dịch vụ, điện tử; phòng vệ thương mại; đầu tư; quy tắc xuất xứ; các biện pháp vệ sinh an toàn thực phẩm và kiểm dịch động thực vật (SPS); thuận lợi hóa hải quan; hàng rào kỹ thuật thương mại (TBT); sở hữu trí tuệ; cạnh tranh; mua sắm công; phát triển bền vững; thể chế và pháp lý...

Các FTA thế hệ mới có những đặc trưng sau đây:

Mức độ tự do hóa (mở cửa) sâu: Với tiêu chí “FTA tiêu chuẩn cao”, dù chưa kết thúc đàm phán, có thể chắc chắn rằng mức độ mở cửa của Việt Nam cũng như các đối tác trong các FTA này là rất sâu (xóa bỏ phần lớn các dòng thuế, mở cửa mạnh các ngành dịch vụ...) và tất nhiên là rộng hơn nhiều so với WTO cũng như các FTA trước đây của Việt Nam (trừ ATIGA).

Phạm vi cam kết rộng: Trong khi các FTA trước đây chủ yếu tập trung vào lĩnh vực thương mại hàng hóa, các FTA thế hệ mới sắp tới sẽ bao gồm các cam kết về nhiều lĩnh vực mới mà Việt Nam chưa từng cam kết/mở cửa

trước đây, ví dụ: doanh nghiệp nhà nước, mua sắm chính phủ, lao động - công đoàn, môi trường...

Một số FTA “thế hệ mới” còn bao gồm cả các nội dung vốn được coi là “phi thương mại”. Đó chính là các vấn đề như lao động, môi trường, cam kết phát triển bền vững. Điều này đòi hỏi các thành viên phải thực hiện rà soát toàn bộ hệ thống chính sách kinh tế - xã hội, văn hóa của nước mình để thực hiện minh bạch chính sách, cải cách hành chính, cải cách tư pháp, xử lý mối quan hệ giữa thương mại quốc tế với những vấn đề vốn được coi là “phi thương mại” - “các giá trị xã hội”, như thương mại và quyền con người, bảo vệ người lao động trong thương mại quốc tế, thương mại và môi trường, thương mại và văn hóa, thương mại và an ninh, bảo đảm an toàn thực phẩm, phát triển bền vững và quản trị tốt, quyền của nhà đầu tư nước ngoài khỏi kiện chính phủ nước tiếp nhận đầu tư, minh bạch chính sách, quyền tự do Internet...

Đối tác FTA lớn: Trong các FTA thế hệ mới mà Việt Nam đang đàm phán có những đối tác thương mại hàng đầu của Việt Nam như Hoa Kỳ, EU, Nhật Bản... Đây sẽ thuận lợi cơ bản để phát triển thương mại dịch vụ như logistics.

Các nội dung đã có trong các FTA trước đây và các hiệp định của WTO như: thương mại hàng hóa, bảo vệ sức khỏe động vật và thực vật trong thương mại quốc tế, thương mại dịch vụ, quyền sở hữu trí tuệ (IPR), tự vệ thương mại, quy tắc xuất xứ, minh bạch hóa và chống tham nhũng, giải quyết tranh chấp giữa chính phủ nước tiếp nhận đầu tư và nhà đầu tư nước ngoài (ISDS), nay được các FTA “thế hệ mới” xử lý sâu sắc hơn. Ví dụ: trong các FTA “thế hệ mới”, về thương mại hàng hóa, phần lớn hàng nhập khẩu sẽ được loại bỏ thuế quan; về thương mại dịch vụ và đầu tư, các cam kết đều cao hơn so với cam kết WTO. Do đó, nếu so sánh với các hiệp định của WTO, thì các FTA “thế hệ mới” chính là các hiệp định “WTO cộng”, với những nội dung trước đây từng bị từ chối thì nay lại được các nước thành viên chấp nhận,

bởi bối cảnh thương mại quốc tế đã thay đổi [1].

3. Những cơ hội mới đối với ngành dịch vụ logistics khi Việt Nam tham gia các FTA thế hệ mới

Xu hướng phát triển của các FTA thế hệ mới nhằm tiến tới thiết lập một khu vực tự do thương mại toàn diện, loại bỏ tất cả các rào cản, tạo điều kiện cho các quốc gia thành viên được mở rộng tiếp cận thị trường đối với các lĩnh vực mà các quốc gia thành viên đó có lợi thế so sánh. Phạm vi tự do hóa thương mại không chỉ giới hạn trong lĩnh vực thương mại truyền thống về hàng hóa và dịch vụ, mà còn bao gồm các lĩnh vực phi truyền thống như lao động, môi trường, mua sắm công... Đó là những cơ hội mới nhưng đồng thời cũng là thách thức mới đối với các lĩnh vực của nền kinh tế Việt Nam, trong đó có lĩnh vực dịch vụ logistics.

Thứ nhất, tự do hóa thương mại sâu rộng trong các FTA nói chung và các FTA thế hệ mới nói riêng có tác động thúc đẩy hoạt động xuất khẩu, tạo cơ hội phát triển cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Những quy định trong các FTA thế hệ mới này buộc nền kinh tế của các quốc gia thành viên phải tái cấu trúc, mở ra thêm những thị trường mới, tạo sức hút về hàng hóa cho đất nước. Hơn nữa, môi trường kinh tế vĩ mô được cải thiện với sự tăng trưởng tốt của hoạt động sản xuất, cơ sở hạ tầng giao thông, nhất là các tuyến đường cao tốc, cùng với nỗ lực cải cách thủ tục hành chính, thuận lợi hóa thương mại đã tạo điều kiện cho lĩnh vực logistics của Việt Nam có sự chuyển biến tích cực.

Đối với thương mại hàng hóa, khi rào cản thuế quan được cắt giảm về 0% đối với 95% đến 100% số dòng thuế ngay lập tức hoặc theo lộ trình đối với một số mặt hàng nhạy cảm, thì việc tiếp cận thị trường sẽ trở nên dễ dàng hơn, các doanh nghiệp Việt Nam sẽ có nhiều cơ hội tăng quy mô và kim ngạch xuất khẩu, cải thiện cán cân xuất nhập khẩu [2]. Các ngành dự kiến sẽ được hưởng lợi nhiều là các ngành hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam mà một số thị

trường đang duy trì thuế quan cao, như nhóm hàng công nghiệp, hàng dệt may, da giày và hàng nông sản. Trong đó, nhiều mặt hàng thuộc nhóm này sẽ được các nước đưa thuế nhập khẩu về 0% ngay sau khi hiệp định có hiệu lực. Như vậy, việc gia tăng quy mô và kim ngạch xuất khẩu sẽ kéo theo nhu cầu gia tăng dịch vụ logistics.

Đồng thời, lượng hàng hóa sản xuất, lưu thông trong nước và xuất nhập khẩu những năm qua tăng trưởng mạnh mẽ cũng là tiền đề và là động lực thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics. Logistics đang trở thành ngành dịch vụ quan trọng của hoạt động thương mại quốc tế, thu hút sự quan tâm đặc biệt của cộng đồng kinh tế. Khối lượng vận chuyển, luân chuyển hàng hóa tăng, doanh thu các doanh nghiệp logistics Việt Nam đang trở nên hấp dẫn hơn đối với các nhà đầu tư nước ngoài.

Thứ hai, các FTA thế hệ mới đã mở ra một thời kỳ mới cho đầu tư nước ngoài vào Việt Nam, tạo nhiều cơ hội phát triển cho nền kinh tế Việt Nam, trong đó có dịch vụ logistics, xét ở cả khía cạnh trực tiếp và gián tiếp.

Xét ở khía cạnh trực tiếp, FTA thế hệ mới đang mở ra một không gian kinh tế mới, hứa hẹn sẽ thúc đẩy quá trình dịch chuyển dòng vốn đầu tư quốc tế vào khu vực ASEAN, trong đó có Việt Nam - một thị trường với dân số hơn 97 triệu người, nguồn lao động trẻ, mức sống người dân ngày càng cao, thông qua hình thức mua bán và sáp nhập (M&A). Ngành logistics được dự báo sẽ chiếm 8-10% tổng GDP của Việt Nam vào năm 2025 chính là một trong những điểm hấp dẫn nhà đầu tư nước ngoài vào sân chơi toàn cầu theo hình thức M&A [3].

Bên cạnh đó, việc thị trường logistics Việt Nam được đánh giá là tiềm năng với vị trí chiến lược, thị trường rộng và dư địa lớn, các doanh nghiệp thuộc các nước đang đầu tư nhiều vào Việt Nam như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Singapore, Pháp... sẽ tiếp tục đầu tư vào Việt Nam là những động lực thúc đẩy các thương vụ M&A trong lĩnh vực này diễn ra mạnh hơn tại Việt Nam. Cụ thể, đối với doanh nghiệp Việt Nam, M&A cung cấp nguồn vốn lớn, tạo cơ hội chuyển giao công nghệ và kỹ năng quản lý. Thông qua việc đầu tư vào doanh

ngành logistics nội địa đang hoạt động tốt, các doanh nghiệp nước ngoài sẽ nhanh chóng tận dụng mạng lưới sẵn có cùng nguồn khách hàng và kinh nghiệm vận hành nội địa. Điều này giúp họ giảm được nhiều chi phí gia nhập thị trường so với việc xây dựng từ đầu.

Mặt khác, sau thời kỳ FDI chảy vào lĩnh vực công nghiệp nặng và bất động sản gây nhiều thất vọng, một làn sóng FDI từ các FTA thế hệ mới đã chảy vào Việt Nam với chất lượng cao hơn. Một thị trường thương mại tự do rộng lớn hơn nhờ không gian FTA được mở rộng sẽ tạo cơ hội cho Việt Nam trở thành tụ điểm đầu tư. Theo đó, các nhà đầu tư sẽ vào Việt Nam và thiết lập các trung tâm sản xuất mang tính toàn cầu như mô hình của Samsung hiện nay. Đây là cơ hội mới mở ra cho ngành dịch vụ logistics tham gia vào mạng lưới logistics toàn cầu.

Xét ở khía cạnh tác động gián tiếp, các dự án FDI thế hệ mới đã đóng góp lớn cho kim ngạch xuất khẩu. Xuất khẩu từ khu vực FDI đạt 175,52 tỷ USD, chiếm 71,7% tổng kim ngạch và tăng 13,1% so với cùng kỳ năm 2017. Mặt khác, nhập khẩu của khu vực FDI cũng đạt khoảng 142,71 tỷ USD và chiếm gần 60% kim ngạch nhập khẩu [4]. Sự gia tăng xuất khẩu bởi tác động từ FDI cũng sẽ mở ra những cơ hội mới cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong việc cung cấp dịch vụ logistics cho hoạt động xuất, nhập khẩu nói trên.

Thứ ba, việc gia nhập hàng loạt các sân chơi, các FTA thế hệ mới là cơ hội để ngành dịch vụ logistics vươn lên tầm cao mới. Đồng thời, với đà tăng trưởng xuất khẩu cao khi các FTA thế hệ mới có hiệu lực sẽ là cơ hội để các doanh nghiệp Việt Nam tham gia vào việc cung cấp dịch vụ logistics 3PL, 4PL sẽ nhiều hơn, tạo động lực để doanh nghiệp nội địa đầu tư sâu, rộng hơn vào việc cung cấp các dịch vụ gia tăng trong logistics. Trong một số FTA thế hệ mới, thương mại điện tử là một nội dung được đàm phán để tăng cường các hoạt động trong lĩnh vực này. Đây là tiền đề quan trọng để triển khai logistics ở cấp độ 5PL với sự vận hành hài hòa 3 hệ thống: Hệ thống quản lý đơn hàng (OMS), Hệ thống quản lý kho hàng (WMS) và Hệ thống quản lý vận tải (TMS).

Theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới (WB), Việt Nam hiện đứng thứ 64/160 nước và đứng thứ 4 trong ASEAN (Singapore, Malaysia, Thái Lan) về mức độ phát triển logistics. Với tốc độ phát triển hàng năm đạt 16-20%, đây là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng đều nhất của Việt Nam thời gian qua. Trong thời gian tới, nhu cầu về dịch vụ logistics trọn gói, chất lượng cao, phạm vi toàn cầu sẽ ngày càng tăng. Các quốc gia trong khu vực như Nhật Bản, Hàn Quốc, Malaysia, Indonesia và Thái Lan đã xây dựng kế hoạch phát triển logistics và thành lập các cơ quan giúp chính phủ phát triển ngành dịch vụ logistics.

Thứ tư, như đã nêu trên, tự do hóa thương mại trong các FTA thế hệ mới không chỉ giới hạn trong lĩnh vực thương mại truyền thống về hàng hóa và dịch vụ, mà còn bao gồm cả các lĩnh vực phi truyền thống như lao động, môi trường. Điều này buộc ngành dịch vụ logistics phải hướng đến cung cấp dịch vụ logistics thân thiện với môi trường, tức là hướng đến việc “xanh hóa” dịch vụ logistics. Đây chính là cơ hội cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam tự đổi mới cho phù hợp với xu hướng phát triển chung của thế giới.

Thứ năm, trong một số FTA thế hệ mới, đòi hỏi các quốc gia thành viên phải tiến hành rà soát toàn bộ hệ thống pháp luật, trước hết là các lĩnh vực thương mại, đầu tư, sở hữu trí tuệ, cạnh tranh của doanh nghiệp nhà nước, lao động, đấu thầu, thương mại điện tử, môi trường, giải quyết tranh chấp... Thông qua việc thực hiện các cam kết trong các FTA thế hệ mới, hệ thống luật pháp Việt Nam liên quan đến logistics cũng dần được hình thành và hoàn thiện. Năm 2017 đánh dấu một bước tiến mạnh mẽ trong việc hoàn thiện khung pháp lý và chính sách liên quan đến logistics, từ việc Thủ tướng Chính phủ ký ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg về kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 cho đến việc sửa đổi và ban hành mới các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý ngoại thương, thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành... Điều này

giúp cho ngành logistics Việt Nam phát triển một cách bền vững, dựa trên nền tảng cơ sở pháp lý vững chắc.

4. Những thách thức đối với ngành dịch vụ logistics khi Việt Nam tham gia các FTA thế hệ mới

Thứ nhất, thách thức về tự do cạnh tranh. Tự do thương mại trong các FTA thế hệ mới và các FTA mang đến cơ hội tiếp cận thị trường mới, nhưng đồng thời với đó là mở cửa thị trường nội địa. Do vậy, các doanh nghiệp nội phải chịu sức ép cạnh tranh từ các doanh nghiệp nước ngoài, đặc biệt là các tập đoàn logistics toàn cầu có năng lực tài chính, công nghệ và chất lượng dịch vụ cao hơn hẳn so với Việt Nam. Bên cạnh đó, doanh nghiệp logistics Việt Nam lại ở thế bất lợi vì giá cung ứng dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp kinh doanh xuất, nhập khẩu đang ở mức cao. Một khảo sát của WB cho thấy chi phí logistics chiếm rất lớn trong giá thành của nhiều ngành hàng tại Việt Nam. Đơn cử với ngành thủy sản, chi phí này chiếm hơn 12%, đồ gỗ chiếm 23%, rau quả chiếm 29,5% và ngành gạo chiếm đến gần 30% giá thành. So sánh với các nước trong và ngoài khu vực cho thấy: Singapore chiếm 9%, Malaysia khoảng 10% Mỹ chiếm khoảng 9%, châu Âu khoảng 13%, Mexico là 14% và mức trung bình của thế giới là 15% [5]. Chi phí logistics cao là một trong những nguyên nhân làm giảm năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp kinh doanh xuất, nhập khẩu.

Song song với đó là năng lực tài chính yếu khiến các doanh nghiệp logistics Việt không thể xây dựng hạ tầng logistics tốt, không hình thành được mạng lưới hoạt động ở nước ngoài. Các doanh nghiệp này chỉ có thể cung cấp các dịch vụ cơ bản, ít giá trị gia tăng. Hơn nữa, các doanh nghiệp FDI lại có tâm lý tin tưởng các doanh nghiệp logistics nước ngoài, thường lựa chọn sử dụng dịch vụ vận tải và logistics từ các công ty dịch vụ có vốn đầu tư từ chính nước của họ. Do vậy, mức độ cạnh tranh để giành những hợp đồng lớn càng trở nên gay gắt hơn.

Thứ hai, thách thức về chất lượng dịch vụ. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa cung cấp được dịch vụ logistics hoàn chỉnh theo đúng nghĩa của nó. Như đã nêu trên, đa số doanh nghiệp logistics nội địa có quy mô nhỏ nên năng lực tài chính, trình độ quản lý hạn chế, chủ yếu vẫn dừng lại ở việc cung cấp dịch vụ logistics 2PL, mà cụ thể là dịch vụ vận tải hàng hóa. Trong khi đó, các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam thường tìm kiếm các gói dịch vụ logistics tích hợp (phổ biến là 3PL), vốn không đơn thuần là vận chuyển hàng hóa mà còn đi kèm với nhiều dịch vụ giá trị gia tăng khác (thủ tục hải quan, lưu kho, đóng gói và phân phối sản phẩm). Một số doanh nghiệp logistics khác chỉ đảm nhận vai trò vệ tinh cho các công ty logistics nước ngoài, thực hiện các nghiệp vụ đơn lẻ khai báo hải quan, cho thuê phương tiện vận tải nội địa, kho bãi, mua bán cước phí... Những công đoạn mang lại giá trị gia tăng cao trong chuỗi dịch vụ logistics như đóng gói, quản lý đơn hàng, thay mặt chủ hàng thực hiện các nghĩa vụ với bên thứ ba..., đặc biệt là dịch vụ logistics trọn gói “door to door” chưa được các doanh nghiệp Việt Nam đầu tư, thực hiện.

Thứ ba, thách thức về ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động quản lý và cung cấp dịch vụ logistics. Ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics của các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn rất hạn chế. Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2017 cho thấy, mặc dù không có quy định bắt buộc áp dụng, nhưng theo thông lệ quốc tế thì các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và phân phối chắc chắn phải trang bị hệ thống quản lý điều hành dịch vụ kho hàng (WMS). Các WMS thế hệ mới còn phải kết nối với hệ thống điều hành kho, thường là tự động hóa với các hệ thống điều khiển lập trình được nhúng kèm phần trí tuệ nhân tạo thay cho các quy trình quản lý tiêu chuẩn truyền thống. Thế nhưng, nguồn cung cấp các WMS tại Việt Nam hiện rất hạn chế. Các doanh nghiệp phần mềm trong nước đa số chưa hiểu rõ tính năng yêu cầu, mô hình kinh doanh của doanh nghiệp dịch vụ logistics, lực lượng hỗ trợ kỹ thuật thiếu kinh nghiệm.

Với các doanh nghiệp trong nước, chỉ có các doanh nghiệp lớn chuyên làm kho phân

phối như một số đơn vị thành viên thuộc Tổng Công ty Tân Cảng đang chuyển đổi mô hình thành trung tâm phân phối xuất nhập khẩu, hoặc các doanh nghiệp Gemadept Logistics, VINAFCO, U&I, TBS, Transimex, Sotrans... đang phát triển các ứng dụng WMS. Các doanh nghiệp này thường gặp phải khó khăn khi phát triển ứng dụng, thường phải mua sản phẩm của nước ngoài, quá trình cài đặt và đưa vào vận hành gặp nhiều khó khăn, khâu kết nối trong nội bộ và với khách hàng đều cần có giải pháp tốt hơn. Còn lại hầu hết các doanh nghiệp logistics vừa và nhỏ của Việt Nam lại không có khả năng tài chính, cùng với tư tưởng ngại đầu tư nên chưa có hệ thống quản lý tốt, tỷ lệ có WMS ước tính chưa tới 10%.

Một ví dụ khác là áp dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS) cho dịch vụ logistics. Đây là hệ thống có khả năng quản lý cùng lúc các hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng nhiều phương thức khác nhau, qua nhiều biên giới khác nhau nhưng chỉ do một nhà điều hành thực hiện. Tuy nhiên, nhà cung cấp TMS chuyên nghiệp tại Việt Nam vẫn rất hạn chế, việc cài đặt hệ thống còn gặp rất nhiều khó khăn do khả năng liên kết đồng bộ dữ liệu với các hãng tàu, hãng hàng không, hải quan, cảng biển, cảng hàng không và trong nội bộ các doanh nghiệp logistics quá phức tạp.

Một số doanh nghiệp logistics lớn trong nước thường ứng dụng các hệ thống quản lý vận tải nội địa, quản lý đội xe, sử dụng các công cụ quản lý dịch vụ giao nhận truyền thống do các nhà cung cấp trong nước phát triển (như Fast, Vĩ Doanh FMS...). Tỷ lệ ứng dụng cũng chỉ dưới 10%. Đa số các doanh nghiệp logistics còn lại sử dụng Excell để tự quản lý mà chưa có hệ thống thích hợp cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa Việt Nam.

Chính việc áp dụng công nghệ thông tin trong kinh doanh các dịch vụ logistics của Việt Nam còn kém và lúng túng, kể cả bên cung cấp lẫn người sử dụng dịch vụ, dẫn đến chi phí cao và chưa hiệu quả, đây tiếp tục là thách thức đối với doanh nghiệp logistics Việt Nam trước sự cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics ngoại khi các FTA thế hệ mới có hiệu lực [3].

Thứ tư, thách thức về nguồn nhân lực. Nguồn nhân lực của doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu là tự đào tạo theo kinh nghiệm thực tế, mức độ chuyên nghiệp còn kém, có đến 3/4 nhân viên trong số khoảng 1.200.000 người hoạt động trong lĩnh vực logistics không đạt đủ yêu cầu về trình độ, sự chuyên nghiệp, kỹ năng mềm và khả năng ngoại ngữ [6]. Theo khảo sát của Viện Nghiên cứu Phát triển Thành phố Hồ Chí Minh về chất lượng nguồn nhân lực logistics cho thấy, hiện ở Việt Nam có 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. Số liệu trên cho thấy, với nguồn nhân lực như hiện nay, ngành dịch vụ logistics khó theo kịp tốc độ phát triển của thế giới.

5. Một số giải pháp nhằm thúc đẩy sự phát triển của lĩnh vực dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới

Thứ nhất, để tận dụng tốt những cơ hội và vượt qua những thách thức nêu trên từ các FTA thế hệ mới, các cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần phát huy tính chủ động, đổi mới tư duy và tăng cường năng lực cạnh tranh. Theo đó, Hiệp hội Logistics Việt Nam (VLA) cần có biện pháp hướng dẫn, khuyến khích các doanh nghiệp logistics liên kết với nhau để có những doanh nghiệp có đủ quy mô, đủ điều kiện cạnh tranh với các doanh nghiệp logistics nước ngoài. Chính vì vậy, vai trò của các hiệp hội lúc này cực kỳ quan trọng. Hoạt động logistics chuyên nghiệp đòi hỏi phải tích hợp được việc cung ứng nguyên vật liệu, sản xuất, xuất nhập khẩu hàng hóa, phân phối với hàng loạt các dịch vụ vận tải, giao nhận..., do đó rất cần tiếng nói chung, sự liên minh giữa các doanh nghiệp. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp thành viên trong hiệp hội cần tăng cường hợp tác với nhau để bảo vệ lợi ích chung, cùng cạnh tranh với các đối thủ cùng ngành nghề, tập đoàn nước ngoài, tránh trường hợp vì lợi ích cục bộ làm thiệt hại

đến doanh nghiệp trong nước, để đối tác nước ngoài lợi dụng.

Thứ hai, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần đánh giá và nhận thức đúng thực trạng của doanh nghiệp, từ đó khắc phục các điểm yếu, phát huy điểm mạnh để nâng cao năng lực cạnh tranh, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và cung cấp dịch vụ công liên quan tới vận tải, giao nhận.

Các doanh nghiệp logistics cần chủ động liên kết với các doanh nghiệp cùng ngành, tạo ra những liên kết đủ lớn tham gia vào thị trường, hỗ trợ, bổ sung cho nhau, đủ sức để thực hiện chuỗi dịch vụ logistics hoàn chỉnh. Đẩy mạnh hợp tác với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu để hình thành chuỗi cung ứng, nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu suất hoạt động.

Thứ ba, các doanh nghiệp Việt Nam cần có sự đột phá trong ứng dụng công nghệ thông tin nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, tăng khả năng cạnh tranh trong thời gian tới. Để làm được điều này, các doanh nghiệp logistics cần nhận thức rõ trong việc cung cấp dịch vụ logistics, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong giao dịch và quản trị là một yếu tố quan trọng, đánh giá độ tin cậy của khách hàng đối với doanh nghiệp, cũng như năng lực của doanh nghiệp logistics. Bên cạnh đó, hạ tầng công nghệ thông tin cần được chú trọng cải thiện và xây dựng mới, đặc biệt ứng dụng hệ thống EDI nhằm từng bước cải thiện công tác chuyển giao dữ liệu và số hóa dữ liệu, tăng tính bảo mật và tốc độ chuyển giao dữ liệu. Một phần ngân sách cho hoạt động kinh doanh cần được sử dụng để đầu tư vào công nghệ thông tin nhằm ứng dụng hiệu quả những phần mềm mới cần thiết cho hoạt động logistics như RFID, Barcode, đám mây logistics... Các doanh nghiệp logistics có thể hướng đến sự hợp tác với các công ty phần mềm để đặt hàng các ứng dụng chuyên biệt nhằm tận dụng tối đa hiệu quả của từng ứng dụng.

Đặc biệt với xu thế phát triển mạnh của cuộc cách mạng công nghệ 4.0 hiện nay, việc áp dụng robot trong kho hàng đang trở nên phổ biến tại các trung tâm dịch vụ lớn trên thế giới và các doanh nghiệp logistics nước ngoài tại

Việt Nam cũng đã bắt đầu triển khai áp dụng. Có hai loại hệ thống chủ yếu phân chia theo cách thức cất trữ và lấy hàng ra từ vị trí cất trữ trong kho: Một là hệ thống tự động cất trữ và lấy ra (ASRS), hai là hệ thống hàng tự tới người (GTM). Như vậy, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần có kế hoạch đầu tư kho tự động ASRS để thực hiện việc quản lý và cung cấp dịch vụ logistics một cách đầy đủ.

Thứ tư, tích cực đẩy mạnh công tác đào tạo nhân lực chuyên ngành về logistics tại các trường đại học và cao đẳng. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện rất thiếu những người được đào tạo chuyên nghiệp, có kinh nghiệm và hiểu biết luật pháp quốc tế. Chính vì vậy, một trong những vấn đề cấp bách hiện nay của ngành logistics Việt Nam là cần phải tăng cường đào tạo nguồn nhân lực, xây dựng chiến lược nhân lực hợp lý để có thể đáp ứng nhu cầu nguồn nhân lực cho ngành này trong thời gian tới. Trước mắt, cần tổ chức đào tạo, bồi dưỡng ngắn hạn cho đội ngũ những người trực tiếp tham gia khai thác dịch vụ logistics với những nội dung thiết thực, gắn kết với công việc của họ như quy trình khai báo làm thủ tục giao nhận hàng với các cơ quan có liên quan như hải quan, cảng biển, cách đọc và hiểu được các chứng từ vận tải. Về dài hạn, cần phải đào tạo kiến thức logistics bài bản, đặc biệt là tiếng Anh và công nghệ thông tin thành thạo cho sinh viên. Đồng thời, các sinh viên sau khi được đào tạo trong trường cần được thực hành tại môi trường logistics chuyên nghiệp.

Thứ năm, hoạt động trong môi trường cạnh tranh quyết liệt, không có sự bảo hộ của Nhà nước, muốn đứng vững thì không có giải pháp hữu hiệu nào hơn là các doanh nghiệp phải nâng cao chất lượng dịch vụ, hoàn thiện các loại hình dịch vụ đang cung cấp cho khách hàng, đặc biệt là dịch vụ vận tải giao nhận hàng hóa bằng container. Đối với lĩnh vực giao nhận hàng hải, cần nhanh chóng cải tạo và nâng cấp theo hướng hiện đại hóa hệ thống kho bãi hiện có, phát triển kho bãi mới ở vị trí thuận lợi đảm bảo cho được triển khai nghiệp vụ gom hàng, bảo quản, đóng gói, giao nhận và vận chuyển. Trong điều hành, cần củng cố hệ thống máy

tính ghi lại toàn bộ thông tin liên quan đến container cũng như hàng hóa trong container (hệ thống CCMS quốc tế). Đây là hệ thống quản lý của các hãng vận tải giao nhận nước ngoài thường sử dụng, nay Việt Nam áp dụng để chuyển dần sang cung cấp dịch vụ logistics.

6. Kết luận

Xu thế nở rộ các FTA thế hệ mới đã mang đến vận hội - tiềm năng nhưng song hành với nó là những bài toán - thách thức đặt ra cho ngành logistics Việt Nam. Để có thể tận dụng cơ hội, vượt qua thách thức, không có cách nào khác là các doanh nghiệp logistics phải tự chuyển mình. Các doanh nghiệp logistics phải chủ động đầu tư và nắm lấy cơ hội khai thác dịch vụ này, không nên bỏ rơi lợi nhuận cho các doanh nghiệp nước ngoài hưởng lợi ngay trên sân nhà.

Tài liệu tham khảo

- [1] Nguyễn Thanh Tâm, “Tổng quan về các FTA thế hệ mới”, Tạp chí Giáo dục và Xã hội. 61 (122) (2016) 78-83.
- [2] Nguyễn Hải, “Thách thức thực hiện các FTA”, Thời báo Kinh tế Sài Gòn, số 16 (2016).
- [3] Lê Thị Thúy, “Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới: cơ hội và thách thức đối với Việt Nam”, Khoa học Xã hội Việt Nam. 5 (2017) 19-29.
- [4] “Sức vươn mạnh mẽ về xuất khẩu của các khu vực kinh tế”, đăng tải ngày 06/01/2019, <http://www.nhandan.com.vn/kinhte/item/38811702>.
- [5] Kim Ngọc, “Hiệp định Đối tác Kinh tế toàn diện khu vực: Cơ hội và thách thức cho doanh nghiệp Việt Nam”, Tạp chí Khoa học xã hội Việt Nam. 9 (2015) 51-57.
- [6] Mai Lợi, “Cơ hội và thách thức cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập sâu”, Tạp chí Giao thông Vận tải, số tháng 2/2018.
- [7] Nguyễn Thúy Hồng Vân, Hồ Thị Thu Hòa, Bùi Thị Bích Liên, Trần Thị Thường, “Ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics của Việt Nam: Thực trạng và đề xuất”, Tạp chí Giao thông Vận tải, số tháng 2/2016.