



Thành công trước đây của Việt Nam chủ yếu dựa vào giảm chi phí thương mại thông qua việc cắt giảm thuế quan, tuy nhiên đến nay quá trình này đã dừng lại. Để tiếp tục duy trì thành công, Việt Nam cần tập trung vào giảm chi phí thuế quan, giảm chi phí tuân thủ hành chính trước và tại cửa khẩu và chi phí logistics, theo quan điểm của ông Phạm Minh Đức, chuyên gia kinh tế cao cấp Ngân hàng Thế giới (WB).

Thưa ông, với mức chi phí thương mại tại Việt Nam vẫn được đánh giá còn rất cao so với nhiều quốc gia trên thế giới, kể cả so với các nước trong khu vực. Có thể theo nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới (WB) thì thế nào?

Nghiên cứu của WB cho thấy, chi phí thương mại của Việt Nam hiện nay cao hơn mức trung bình của Asean-4. Trong đó, thời gian tuân thủ thủ tục hành chính nhập khẩu của Việt Nam là 76 giờ, cao hơn đáng kể so với Trung Quốc (54 giờ) và Asean-4 (28 giờ).

Thời gian tuân thủ thủ tục hải quan cho nhập khẩu của Việt Nam là 56 giờ, tức bằng mức trung bình Asean-4 và thấp hơn Trung Quốc (72 giờ). Thời gian tuân thủ các thủ tục hành chính và thủ tục hải quan cho xuất khẩu của Việt Nam đứng cao hơn Trung Quốc và Asean-4.

Đặc biệt, chi phí logistics của Việt Nam tương đương 20,9% so với GDP, trong đó chi phí vận tải chiếm khoảng 59%. Đây là các mức khá cao so với các nước trên thế giới.

Lâu nay chi phí logistics của Việt Nam vẫn chiếm một trọng lượng lớn trong hoạt động xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp, tuy nhiên phần lớn các doanh nghiệp logistics Việt Nam vẫn là doanh nghiệp nhỏ và vừa, năng lực cạnh tranh rất kém, vậy theo ông cần làm gì để cải thiện điều kiện này, phát huy lợi thế?

Điểm mạnh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam là gần với chợ hàng nhất nên có nhu cầu lớn thị trường. Cái mà họ không có lợi thế đó là ngành logistics đòi hỏi quy mô vận, quy mô kỹ thuật cao. Thị trường thế giới là điểm yếu nhất của logistics Việt Nam.

Vì thế, theo tôi, việc đầu tiên các doanh nghiệp logistics Việt Nam nên nghĩ tới việc liên kết liên doanh, phối hợp với chợ hàng để tạo quy mô lớn hơn.

Hiện có hai rào cản lớn với ngành dịch vụ logistics ở Việt Nam nhất là khi Việt Nam hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, đặc biệt khi Việt Nam đang nỗ lực tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu. Việt Nam nên có kế hoạch, chiến lược đào tạo nhân lực logistics vì đây không phải là ngành chân tay mà nó đòi hỏi trí tuệ.

Về chính sách, tôi cho rằng một hành động cần được ưu tiên để giải quyết các thách thức đối với ngành logistics là xây dựng hệ thống khung kế logistics nhằm thu thập, xử lý và báo cáo chính thức về mặt cơ sở dữ liệu logistics đáng tin cậy. Bởi đây là vấn đề yếu nhất của logistics Việt Nam hiện nay.

Hệ thống quản trị dữ liệu quốc gia về logistics phải minh bạch, công khai, không chỉ cung cấp cho việc hoạch định chính sách mà còn giúp các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cũng như người sử dụng dịch vụ này có cơ sở phát triển các chiến lược kinh doanh của mình.

Để xây dựng thành công hệ thống này, cần huy động kinh nghiệm quốc tế và nỗ lực hợp tác giữa Bộ Giao thông Vận tải, Tổng cục Thương mại, Tổng cục Hải quan và các doanh nghiệp logistics.

Trong các loại dịch vụ vận tải kết nối cửa Việt Nam, dịch vụ thủy, dịch vụ sông là loại hình cửa Việt Nam. Vậy giải pháp để tạo ra thói quen bền vững thành loại hình thức sông, thưa ông?

Tôi cho rằng kết nối đã phát triển thành vận tải là rất quan trọng nhưng nó không phải là công cụ của các loại vận tải này mà nó phải được kết hợp với nhau một cách thông minh theo cách thức giảm vận tải rỗng, dịch vụ tăng cao được hiệu quả vận chuyển cũng như giảm được chi phí logistics.

Điều quan trọng hơn nữa, đó là sự phối hợp vận tải đã phát triển thành phải được kết hợp với cách thức nhằm thúc đẩy chuỗi cung ứng cửa Việt Nam giúp doanh nghiệp Việt Nam kết nối được với các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam và kết nối được với chuỗi cung ứng toàn cầu. Để làm được điều này không chỉ với doanh nghiệp mà còn đòi hỏi nỗ lực của phía Chính phủ.

Ông đã nói rằng cần phải tập trung vào một đầu mối và mang tính chủ quyền gia, tuy nhiên hiện nay trong logistics có sự tham gia của rất nhiều bộ ngành. Vậy câu hỏi này đây là gì?

Chúng ta thấy rằng Ủy ban một cửa quốc gia và tổ chức liên ngành mại đã được hình thành, đây là cơ sở rất tốt cho quốc tế và thúc đẩy các cách trong tổ chức liên ngành mại và logistics. Tuy nhiên trong tương lai tôi cho rằng, cần một ngành chức năng để bao trùm các lĩnh vực phát triển logistics.

Lưu ý văn phòng thương mại có năng lực để điểu phối các hoạt động cửa Ủy ban. Dịch vụ, thị trường cửa chức năng bổ trợ trách nhiệm giải trình của các cơ quan liên quan và thực hiện các hoạt động giảm chi phí thương mại đã được. Và cho phép có đội diện cửa khu vực nhân tham gia trong vai trò thành viên.

Cũng cần có cơ chế điểu phối liên ngành giữa các cơ quan của các bộ ngành nhằm giải quyết vận chuyển giảm chi phí cũng như tổ chức liên ngành mại, nâng cao năng lực xuất nhập khẩu quốc gia.

St:Song Ha vneconomy