

Phát triển dịch vụ logistics khu vực Đồng bằng sông Cửu Long trong bối cảnh Việt Nam tham gia các FTA thế hệ mới

HÀ THỊ MINH THU*

Tóm tắt: Việt Nam đã và đang tham gia hàng 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. Cùng với các ngành kinh tế khác, ngành dịch vụ logistics của Việt Nam nói chung và của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) nói riêng đang đứng trước nhiều cơ hội và thách thức mới, đòi hỏi phải có sự chuẩn bị chu đáo. Bài viết đánh giá khái quát thực trạng phát triển dịch vụ logistics của vùng kinh tế trọng điểm này, chỉ ra tiềm năng, cơ hội và những khó khăn thách thức trong việc phát triển dịch vụ logistics ở khu vực này trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. Từ đó, đề xuất một số giải pháp nhằm tận dụng cơ hội và vượt qua khó khăn, thách thức để phát triển dịch vụ logistics, góp phần thúc đẩy hoạt động xuất khẩu các mặt hàng nông sản, là những mặt hàng có lợi thế của vùng kinh tế trọng điểm.

Từ khóa: FTA, thế hệ mới, logistics, Đồng bằng sông Cửu Long.

Đặt vấn đề

Là bộ phận cấu thành của thế giới đương đại, mặc dù đang phải vật lộn đối phó với Đại dịch Covid-19 và chống chịu với ảnh hưởng từ những biến động diễn ra trên toàn cầu, Việt Nam vẫn kiên trì đường lối hội nhập và phát triển kinh tế bền vững. Trong năm 2020, Việt Nam đã liên tiếp đàm phán thành công các FTA như, CPTPP, EVFTA, UKVFTA, RECP. Việc tham gia các FTA, đặc biệt là các FTA thế hệ mới đã mang lại những cơ hội và thách thức mới đối với ngành dịch vụ logistics của Việt Nam. Trong đó có ngành dịch vụ logistics tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL).

Với sự tăng trưởng của hoạt động xuất khẩu, tận dụng cơ hội từ các FTA, nhu cầu đối với dịch vụ logistics tại khu vực ĐBSCL tăng cao. Trong khi đó, dịch vụ logistics của khu vực này hiện vừa thiếu, vừa yếu. Chính vì vậy, để phát triển dịch vụ logistics, góp phần thúc đẩy hoạt động xuất khẩu, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững ở khu vực ĐBSCL, rất cần có sự phối hợp của nhà nước, các địa phương, hiệp hội và các doanh nghiệp trong và ngoài khu vực ĐBSCL.

1. Phát triển dịch vụ logistics tại Đồng bằng sông Cửu Long

1.1. Tiềm năng phát triển dịch vụ logistics

Thứ nhất, Đồng bằng sông Cửu Long đang có các vị trí chiến lược vừa kết nối giao thông

* Trường Đại học Kinh tế Đại học Quốc gia Hà Nội

vừa có quỹ đất để xây dựng trung tâm logistics rất thuận lợi. Một điểm mạnh của ĐBSCL chính là hệ thống cảng của ĐBSCL trải dài trên khu vực sông Hậu và sông Tiền; Năm tuyến hành lang đường bộ nối đồng bằng với vùng Đông Nam Bộ và cả nước. Mạng lưới đường thủy tại đây cũng dài và chất lượng cao hơn so với các vùng trong cả nước với hệ thống sông kênh dài 28.000 km; Trong đó, 23.000 km có khả năng khai thác vận tải, có hai tuyến đường thủy huyết mạch từ Tp. Hồ Chí Minh đi Kiên Giang, Cà Mau và kênh Quan Chánh Bó cho tàu tải trọng lớn ra - vào sông Hậu. Hệ thống sân bay trong vùng ĐBSCL đã và đang được nâng cấp và phát triển. Điều này cho thấy, ĐBSCL hoàn toàn có tiềm năng để phát triển dịch vụ logistics (VCCI - Fulbright, 2021).

Thứ hai, ĐBSCL là vùng kinh tế có nhiều lợi thế và tiềm năng về nông nghiệp. Hàng năm, ĐBSCL đóng góp 40% giá trị sản xuất nông nghiệp, trên 50% sản lượng lúa, 90% sản lượng gạo xuất khẩu, 65% sản lượng thủy sản, 70% sản lượng trái cây của cả nước. Được mệnh danh là vựa lúa, vựa thủy sản và trái cây lớn nhất cả nước. Chỉ riêng với sản phẩm gạo và thủy sản chế biến xuất khẩu, kim ngạch xuất khẩu của hai mặt hàng này chiếm từ 75 - 80% tổng kim ngạch xuất khẩu nông sản của cả nước (VCCI - Fulbright, 2021). Chính tiềm năng xuất khẩu nông thủy sản của vùng đặt ra nhu cầu cấp thiết đối với sự phát triển ngành dịch vụ logistics nhằm hướng đến phục vụ hàng nông thủy sản, với những dịch vụ logistics chủ yếu như vận tải, kho hàng, bảo quản hàng hóa và các dịch vụ giá trị gia tăng. Đơn cử như dịch vụ kho lạnh, chiếu xạ, hấp nhiệt đối với mặt hàng trái cây để đảm bảo chất lượng hàng xuất khẩu cũng như hàng phân phối cho nhu cầu tiêu dùng nội địa. Hiện nay, tổng nhu cầu hàng hóa vận chuyển các mặt hàng gạo, thủy sản và trái cây thuộc ngành hàng xuất khẩu trong khu vực ĐBSCL khoảng 17 - 18 triệu tấn/năm. Tuy nhiên 70% hàng hóa xuất khẩu này vẫn phải

chuyển tải về các cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh và cảng Cái Mép bằng đường bộ, khiến doanh nghiệp phải gánh chịu chi phí vận tải cao hơn từ 10 - 40% tùy tuyến đường. Do vậy, phát triển dịch vụ logistics kết nối vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu, với chiều dài bờ biển trên 700 km đi và đến vùng Đồng bằng sông Cửu Long đang có một tiềm năng to lớn để phát triển (Minh Khuê, 2021).

Thứ ba, với sự phát triển mạnh mẽ của sản xuất, thương mại; Trong đó bao gồm cả xuất nhập khẩu, nhu cầu về dịch vụ logistics của toàn vùng sẽ tăng cao. Vì thế, việc có đường bộ và đường thủy kết nối với hệ thống cảng biển của Bà Rịa - Vũng Tàu và Thành phố Hồ Chí Minh là cơ sở để các tỉnh, thành ĐBSCL có thể tham gia mạnh mẽ hơn vào thị trường logistics quốc tế với tư cách một trung tâm logistics sau cảng biển, cung ứng các dịch vụ xuất nhập khẩu, trung chuyển hàng hóa cho Việt Nam và các nước trong khu vực. Theo dự kiến, đến năm 2030, vùng kinh tế trọng điểm ĐBSCL sẽ có tổng sản phẩm quốc nội (GDP) bình quân đầu người đạt khoảng 9.300 USD, tỷ trọng khu vực phi nông nghiệp trong cơ cấu kinh tế đạt gần 90% (VCCI - Fulbright, 2021). Trong tương lai, ĐBSCL sẽ phát triển nông nghiệp sinh thái, công nghệ cao và có mạng lưới kết cấu hạ tầng xây dựng đồng bộ hiện đại cũng như đưa vào sử dụng các trục cao tốc nội vùng và liên vùng. Vì vậy, phát triển logistics thành chuỗi cung ứng hoàn chỉnh với hệ thống bến cảng đủ năng lực xếp dỡ chuyên nghiệp sẽ góp phần đưa ĐBSCL phát triển tương xứng với tiềm năng, lợi thế của vùng (Thanh Trà, Minh Hưng, 2021).

1.2. Cơ hội phát triển dịch vụ logistics tại đồng bằng sông Cửu Long

Thứ nhất, việc tham gia vào các hiệp định thương mại tự do, nhất là các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới đã và đang mở rộng cửa cho hàng hóa xuất nhập khẩu của cả nước nói

chung, của ĐBSCL nói riêng. Các FTA thế hệ mới trong đó nổi bật là EVFTA và RCEP đều có cam kết ở mức độ cao của các bên tham gia vào tất cả các lĩnh vực. Đây là cơ hội để Việt Nam đẩy mạnh sản xuất và xuất khẩu bền vững, hình thành nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, những cam kết về tự do hóa thương mại trong các FTA nêu trên, đã tạo cơ hội mới cho phát triển cho ngành dịch vụ logistics của cả nước, trong đó có ĐBSCL. Đặc biệt, các mặt hàng nông sản của ĐBSCL đang có lợi thế lớn đón ưu đãi thuế khi các FTA có hiệu lực. Với lợi thế về thủy sản, trái cây, lúa gạo... được xem là đòn bẩy để ĐBSCL xuất khẩu các sản phẩm nông nghiệp này vào thị trường các nước mà Việt Nam đã ký FTA, nhất là khi thuế quan đối với nhiều mặt hàng sẽ về 0% hoặc có lộ trình cụ thể. Nếu như CPTPP hay EVFTA hướng đến mở cửa thị trường, giảm thuế về 0%, RCEP lại hướng đến vai trò trung tâm của ASEAN, tạo thuận lợi hóa thương mại và kết nối sản xuất hình thành không gian sản xuất chung, kết nối với các nền kinh tế lớn trong khu vực. Do đó, RCEP sẽ là mắt xích quan trọng để các doanh nghiệp tham gia chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu, góp phần vào việc tạo lập cấu trúc thương mại mới trong khu vực, thúc đẩy toàn cầu hóa theo hướng tự do hóa và thuận lợi hóa thương mại cũng như góp phần tái cơ cấu chuỗi cung ứng khu vực sau khi chấm dứt đại dịch Covid-19, phục hồi kinh tế.

Thực tế cho thấy, trong nửa cuối năm 2020 và những tháng đầu năm 2021, mặc dù gặp phải nhiều khó khăn, thách thức do đại dịch Covid-19, nhưng kim ngạch xuất khẩu của nhiều tỉnh thành khu vực đồng bằng sông Cửu Long trong quý I/2021 vẫn ghi nhận đà tăng trưởng khá cao so với cùng kỳ năm 2020. Các tỉnh thành ĐBSCL như Tiền Giang, Đồng Tháp, Cần Thơ, An Giang... hoạt động xuất khẩu trong quý I/2021 đã có mức tăng trưởng cao so với cùng kỳ. Cụ thể:

Tại Tiền Giang, kim ngạch xuất khẩu quý I/2021 đạt 757 triệu USD, tăng 18% so cùng kỳ, đạt 23,3% so với kế hoạch năm. Riêng với mặt hàng thủy sản, kim ngạch xuất khẩu đạt hơn 50 triệu USD, tăng 7,3% về lượng và tăng 9,3% về trị giá (Minh Khuê, 2021).

Tại Đồng Tháp, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa quý I/2021 đạt 326 triệu USD, tăng 38,02% so với cùng kỳ năm 2020. Các mặt hàng xuất khẩu chủ lực như thủy sản chế biến sản lượng đạt 108.500 tấn, tăng 65,34%, kim ngạch đạt 198,5 triệu USD, tăng 29,5%; Gạo sản lượng đạt 64.000 tấn, tăng 2,3%, kim ngạch đạt 30,5 triệu USD, tăng 23,75% so với cùng kỳ năm 2020 (Minh Khuê, 2021).

Còn tại An Giang, kim ngạch xuất khẩu quý I/2021 đạt 227,1 triệu USD, tăng 4,51% so cùng kỳ năm 2020. Trong đó mặt hàng gạo, sản lượng đạt gần 130 nghìn tấn, tăng 7,07%, kim ngạch đạt 69,08 triệu USD; Thủy sản đông lạnh sản lượng đạt 29,61 nghìn tấn, kim ngạch đạt 71,64 triệu USD tăng 0,73%; Rau quả đông lạnh đạt 2,27 nghìn tấn, kim ngạch đạt 3,86 triệu USD tăng 7,17% so với cùng kỳ 2020 (Minh Khuê, 2021).

Tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng nông sản của các tỉnh ĐBSCL sẽ mở ra cơ hội phát triển dịch vụ logistics nhằm đáp ứng nhu cầu của hoạt động xuất khẩu trong vùng.

Thứ hai, 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 chuyển biến tích cực. Việc hội nhập sâu rộng của nền kinh tế Việt Nam không thể không kể tới hai thị trường lớn luôn chiếm tỷ trọng cao

trong kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam là châu Âu và châu Mỹ. Ngày 15/11/2020 vừa qua, 15 nước thành viên trong đó có Việt Nam đã kí kết Hiệp định Đối tác Kinh tế toàn diện khu vực (RCEP). Hiệp định thương mại tự do (FTA) này được hi vọng sẽ mang lại cơ hội lớn cho Việt Nam khi quy mô thị trường của các quốc gia tham gia hiệp định chiếm hơn 32% tổng GDP toàn cầu với hơn 2,2 tỷ dân và sẽ trở thành khu vực thương mại tự do lớn nhất trên thế giới. Ngoài ra, RCEP cũng hướng đến vai trò trung tâm của kinh tế khu vực Đông Nam Á (ASEAN) (Nguyễn Thanh Tâm, 2016). Các FTA thế hệ mới trong đó nổi bật là EVFTA và RCEP đều có cam kết ở mức độ cao của các bên tham gia trong tất cả các lĩnh vực. Với những lợi thế về các sản phẩm nông nghiệp như lúa gạo, trái cây, thủy sản... các tỉnh, thành phố ĐBSCL sẽ có cơ hội đẩy mạnh sản xuất và xuất khẩu bền vững. Từ đó, kéo theo các lĩnh vực dịch vụ cùng phát triển, trong đó có lĩnh vực logistics. Cơ hội kinh doanh cho các doanh nghiệp không chỉ là có thể làm đại lý cho nhau mà còn là cơ hội đầu tư vào lĩnh vực logistics.

Thứ ba, các cam kết mở cửa thị trường dịch vụ logistics trong các Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới như CPTPP và EVFTA tác động tới triển vọng phát triển của ngành này trên hai góc độ: i) Cam kết mở cửa thị trường trong lĩnh vực vận tải và phục vụ vận tải; ii) Cam kết trong các lĩnh vực liên quan đến dung lượng thị trường dịch vụ logistics. Những cam kết này sẽ ảnh hưởng tới: Nguồn cầu của dịch vụ logistics (ví dụ cam kết loại bỏ thuế quan đối với phần lớn hàng hóa là tiền đề gia tăng hoạt động xuất nhập khẩu); Chất lượng dịch vụ (ví dụ cam kết mở cửa thị trường mua sắm công đối với các gói thầu xây dựng cơ sở hạ tầng); Thực hiện dịch vụ (ví dụ cam kết về kiểm soát tại biên giới đối với sản phẩm sơ hữu trí tuệ, cam kết về hàng rào kỹ thuật và vệ sinh an toàn thực phẩm đối với hàng hóa nhập khẩu, cam kết về hải quan và tạo thuận lợi thương mại...)

Do đó, khi các FTA này có hiệu lực, sẽ mang lại các cơ hội lớn cho ngành logistics Việt Nam: 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; 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 cơ hội giảm chi phí kinh doanh khi: i) Việt Nam thực hiện các cam kết về thể chế nhằm tạo thuận lợi thương mại, rút ngắn thời gian làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa, tăng cường chất lượng cơ sở hạ tầng; ii) Giá mua các phương tiện vận tải, các loại máy móc, thiết bị, công nghệ phục vụ hoạt động logistics từ EU giảm do cam kết loại bỏ thuế quan của Việt Nam

Thứ tư, các 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 80 triệu người, nguồn lao động trẻ, mức sống người dân ngày càng cao, thông qua hình thức mua bán, 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 (Lê Thị Thúy, 2017). Thị trường logistics Việt Nam còn được đánh giá là tiềm năng với vị trí chiến lược, thị trường rộng và dư địa lớn, bên cạnh đó, các doanh nghiệp thuộc các nước và khu vực đang đầu tư nhiều vào Việt Nam như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Singapore, EU... sẽ tiếp tục đầu tư vào Việt Nam là những động lực thúc đẩy các thương vụ mua bán - sáp nhập (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. Bằng việc đầu tư vào những doanh nghiệp 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 bắt đầu xây dựng từ đầu. Đây là cơ hội mới mở ra cho khu vực ĐBSCL trong việc phát triển dịch vụ logistics bởi, theo quy luật của kinh tế thị trường, khi cầu đối với dịch vụ logistics gia tăng thì việc thu hút đầu tư, đặc biệt là đầu tư trực tiếp nước ngoài vào phát triển và gia tăng khả năng cung ứng dịch vụ này, là tất yếu.

Thứ năm, Chính phủ Việt Nam đã có các chính sách khuyến khích phát triển dịch vụ logistics của cả nước nói chung và của khu vực ĐBSCL nói riêng. Theo Quyết định 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 thì tiểu vùng kinh tế trung tâm ĐBSCL sẽ có một trung tâm logistics hạng II với quy mô tối thiểu 30 ha đến năm 2020 và trên 70 ha đến năm 2030; Phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh và thành phố Cần Thơ, Trà Vinh, Hậu Giang, Vĩnh Long, Kiên Giang, Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng và An Giang. Từ đó kết nối các cảng cạn, cảng sông (Cần Thơ, Mỹ Thới), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Kiên Giang, An Giang). Do đó, trung tâm logistics sẽ phát triển theo hướng đồng bộ, chuyên nghiệp và hiện đại. Mặt khác, gắn kết hợp lý với quy hoạch phát triển thương mại, công nghiệp, giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt và đường hàng không sao cho phù hợp quy hoạch sử dụng đất và các quy hoạch phát triển hệ thống hạ tầng kinh tế - xã hội khác của các vùng trong cả nước. Điều này sẽ góp phần từng bước hội nhập vào thị trường dịch vụ logistics trong khu vực và trên thế giới.

Bên cạnh đó, năm 2017 đánh dấu một bước tiến mạnh mẽ trong việc hoàn thiện khung pháp lý và chính sách liên quan 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 nói chung và dịch vụ logistics ở ĐBSCL nói riêng có cơ hội phát triển một cách bền vững, dựa trên nền tảng cơ sở pháp lý vững chắc.

2. Những khó khăn và thách thức trong phát triển dịch vụ lĩnh vực logistics ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long

Thứ nhất, các Hiệp định EVFTA, CPTPP hay RCEP vừa mang đến cơ hội nhưng cũng đem lại không ít thách thức, đặc biệt đối với những doanh nghiệp logistics nội địa có sức cạnh tranh không cao như: Gia tăng áp lực cạnh tranh; Việc giảm thuế quan có thể khiến luồng hàng nhập khẩu từ các nước thành viên gia tăng, tạo sức ép cạnh tranh đối với thị trường trong nước; Chi phí dịch vụ logistics hiện nay tại Việt Nam rất cao (tương đương 30 - 40% giá thành sản phẩm, trong khi ở các nước khác chỉ 15%) điều này giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp nội địa. Trong đó, khi hiệp định RCEP có hiệu lực, doanh nghiệp logistics Việt Nam sẽ gặp phải áp lực cạnh tranh rất lớn từ các doanh nghiệp nước ngoài. Các nước đối tác lớn trong khu vực như Nhật Bản, Trung Quốc, Thái Lan, Singapore đều có những ưu tiên chú trọng phát triển lĩnh vực logistics mang tầm quốc tế để khai thác chuỗi giá trị toàn cầu. Trong khi đó, các doanh nghiệp Việt Nam với năng lực tài chính còn yếu, lại chưa nhận được nhiều sự ưu tiên hỗ trợ phát triển ngành logistics từ phía Nhà nước, chưa có chiến lược phát triển đồng bộ, toàn diện, dài hạn. Hoạt động quản lý

logistics về mặt Nhà nước còn chưa nhất quán, chồng chéo do nhiều bộ quản lý.

Bên cạnh đó, trong các FTA đã ký kết, Việt Nam chưa có bất kỳ cam kết mở cửa dịch vụ thị trường vận tải biển nội địa cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ nước ngoài. Cụ thể:

- *Cam kết mở cửa trong Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA)*: Trong EVFTA, Việt Nam không có cam kết liên quan đến lĩnh vực vận tải biển nội địa (bao gồm cả vận tải hành khách và hàng hóa). Do đó, các nhà cung cấp dịch vụ và đầu tư nước ngoài từ các nước EU không có thêm lợi thế nào trong tiếp cận thị trường dịch vụ này so với các nhà cung cấp dịch vụ, đầu tư từ các nước khác trong WTO.

- *Cam kết mở cửa trong Hiệp định CPTPP*: Theo Danh mục các biện pháp không tương thích về dịch vụ và đầu tư của Việt Nam (ANNEX II - VIET NAM - 27) thì Việt Nam bảo lưu toàn bộ các biện pháp không tương thích về dịch vụ qua biên giới và đầu tư đối với lĩnh vực vận tải biển nội địa. Do đó trong CPTPP Việt Nam cũng không mở hơn so với WTO.

Như vậy, với việc chưa có bất kỳ cam kết mở cửa nào, Việt Nam có quyền tự do quyết định việc mở cửa cho đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực này theo mức độ, cách thức, thời điểm mà Việt Nam thấy thích hợp mà không bị ràng buộc nào. Cũng không có lộ trình bắt buộc nào cho việc mở cửa của Việt Nam. Các quyết định mở cửa lĩnh vực vận tải biển nội địa của Việt Nam được thể hiện trong quy định của pháp luật nội địa từng thời kỳ. Do đó, các nhà đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực này sẽ gặp khó khăn khi muốn đầu tư vào lĩnh vực dịch vụ logistics của Việt Nam nói chung và của ĐBSCL nói riêng (Nguyễn Hải, 2016).

Thứ ba, thể chế, chính sách đối với lĩnh vực logistics chưa đồng bộ, còn tồn tại một số bất cập. Liên quan đến khung khổ pháp lý đối với

ngành logistics, hiện nay có khá nhiều văn bản, song các chính sách cụ thể, chi tiết hóa các cụ thể các chủ trương đó vẫn chưa được thực hiện hoặc còn chồng chéo. Cơ chế, chính sách liên quan đến dịch vụ cảng biển hiện nay được điều chỉnh bằng các văn bản pháp luật thuộc nhiều lĩnh vực cụ thể sau: i) Từ Điều 233 đến Điều 240 Luật Thương mại 2005; ii) Nghị định số 140/2007/NĐ-CP quy định chi tiết về điều kiện kinh doanh dịch vụ cảng biển và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ cảng biển. Các quy định pháp luật liên quan điều chỉnh dịch vụ cảng như: Bộ luật Dân sự 2005; Luật Doanh nghiệp 2014; Luật Đầu tư 2014, Luật Cảnh tranh 2004, Luật Hải quan 2014 và các quy định chuyên ngành khác. Tuy nhiên, hiện tại vẫn thiếu các cơ chế, chính sách khuyến khích, tạo điều kiện cho các chủ cảng, chủ tàu, chủ hàng và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng hải tại vùng ĐBSCL mạnh dạn đầu tư phát triển để tăng cường khả năng kết nối trong vận tải đường thủy nội địa... (Mai Lợi, 2018).

Thứ tư, tại ĐBSCL hệ thống đường giao thông liên vùng từ tỉnh này qua tỉnh kia vẫn chưa đảm bảo kết nối đồng bộ. Hệ thống đường tỉnh lộ hầu hết đều nhỏ hẹp, trong khi đó các tuyến cao tốc kết nối các tỉnh, thành với trung tâm dịch vụ thương mại, logistics là Thành phố Hồ Chí Minh chỉ mới hình thành được đoạn đầu. Như đã nêu trên, mặc dù Chính phủ và các bộ, ngành đã quan tâm, đưa ra các giải pháp và dự án phát triển cơ sở hạ tầng cho khu vực ĐBSCL, tuy nhiên so với mặt bằng chung thì mạng lưới hạ tầng giao thông ở đây vẫn chưa theo kịp so với tốc độ phát triển kinh tế. Điều này một phần xuất phát từ đặc điểm địa lý, điều kiện tự nhiên cùng với việc quản lý và triển khai các dự án chưa đảm bảo tiến độ dẫn đến quy hoạch xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng tại khu vực này vẫn chậm hơn so với những nơi khác. Giao thông giữa các tỉnh thành trong khu vực chủ yếu qua đường quốc lộ đã xuống cấp,

nhỏ hẹp và gần như độc đạo, khiến thời gian vận chuyển kéo dài và dễ gây ra ách tắc trong các mùa cao điểm.

Mặt khác, tình trạng tắc cầu cảng, tắc đường còn diễn ra. Chưa kể, vùng nông thôn không cho xe có tải trọng lớn vào nên rất khó lấy hàng. Hệ thống cảng tại khu vực ĐBSCL còn phân tán, quy mô nhỏ, năng lực thấp, ít cảng container chuyên dùng, lợi thế về giao thông đường thủy nội địa chưa phát huy. Tại khu vực này cũng còn thiếu hạ tầng kho hàng bến bãi logistics, thiếu các trung tâm logistics trọng điểm và các hệ thống trung tâm vệ tinh. Hơn nữa, vùng sản xuất cách xa điểm tập kết, hạ tầng kém nên thời gian vận chuyển hàng hoá đến điểm tập kết kéo dài dẫn đến tổn thất hàng hóa nông sản sau thu hoạch lên tới 20 - 40%. Đây là những bất cập cần được tháo gỡ.

Thứ năm, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics ở ĐBSCL hầu hết là những doanh nghiệp nhỏ và vừa, hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics còn manh mún, thiếu kinh nghiệm và chuyên nghiệp, cung cấp các dịch vụ cơ bản, hoặc cung cấp từng dịch vụ đơn lẻ, cạnh tranh về giá là chủ yếu, ít giá trị gia tăng (Bộ Công thương, 2020). Với tỷ lệ vốn chủ sở hữu trong cơ cấu vốn thấp, các doanh nghiệp logistics tại các tỉnh ĐBSCL phân bổ nguồn vốn chủ yếu cho tài sản lưu động và đầu tư ngắn hạn, dẫn đến tiềm lực tài chính của các doanh nghiệp này không đủ để mở rộng, phát triển quy mô hoạt động và đổi mới, nâng cao chất lượng thiết bị công nghệ, ứng dụng CNTT một cách bài bản và đầu tư một cách tổng thể để từng bước cung cấp dịch vụ logistics một cách có hiệu quả. Bên cạnh đó, hoạt động logistics ĐBSCL chưa xác lập được liên kết ngành, thiếu hợp tác để bổ sung các lợi thế cho nhau, chưa có một hiệp hội logistics đúng nghĩa. Tầm bao phủ của các doanh nghiệp logistics ĐBSCL chỉ mới trong phạm vi nội địa và một vài nước trong khu vực. Đây là một trong những hạn chế trong việc phát

triển dịch vụ logistics theo hướng chuyên nghiệp và có hiệu quả tại khu vực ĐBSCL.

Bên cạnh đó, thiếu nhân lực trong lĩnh vực logistics cũng là một rào cản cho phát triển dịch vụ logistics tại khu vực này. Nằm trong tình trạng chung của ngành logistics Việt Nam, các tỉnh ĐBSCL đang rất khan hiếm cử nhân chuyên ngành logistics, quản trị chuỗi cung ứng (tiếng Anh giỏi, hiểu luật pháp quốc tế, thông thạo nghiệp vụ, am hiểu về kinh doanh quốc tế...). Hiện nay các doanh nghiệp logistics đang cung cấp dịch vụ cho khu vực ĐBSCL chủ yếu đến từ Thành phố Hồ Chí Minh nên nguồn nhân lực chủ yếu được tuyển dụng và làm việc tại đây. Tuy nhiên, nếu triển khai thành lập trung tâm logistics ngay tại ĐBSCL thì nguồn nhân lực có chuyên môn và kỹ năng về lĩnh vực logistics cần tuyển dụng ngay tại địa phương lại rất thiếu. Trong khi đó, hiện tại, trong số 14 trường đại học của khu vực ĐBSCL bao gồm cả công lập và tư thục, chưa có trường nào đào tạo về chuyên ngành logistics ở bậc đại học chính quy và cao đẳng nghề. Chính vì vậy, bài toán nhân lực ngành logistics tại ĐBSCL đang cần một lời giải.

3. Một số giải pháp phát triển dịch vụ logistics tại đồng bằng sông Cửu Long

Để dịch vụ logistics ĐBSCL phát triển xứng với tiềm năng, đồng thời đáp ứng nhu cầu dịch vụ logistics của khu vực này ngày một tăng cao, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội của khu vực ĐBSCL, Chính phủ, các bộ ngành liên quan, cũng như các tỉnh, thành phố và doanh nghiệp logistics ở khu vực ĐBSCL cần nghiên cứu triển khai thực hiện một số giải pháp sau:

Thứ nhất, hoàn thiện cơ chế chính sách quản lý nhà nước về logistics. Nhà nước có cơ chế, chính sách để khuyến khích, tạo thuận lợi các doanh nghiệp dịch vụ logistics, các doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển lớn chủ động liên doanh, liên kết với các doanh nghiệp vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, đường bộ để

cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức và các dịch vụ logistics trọn gói. Các bộ, ngành cần tập trung hoàn thiện hệ thống các quy định, cơ chế, chính sách liên quan đến logistics đảm bảo tính ổn định, đồng bộ, tính minh bạch, khả thi, giảm mạnh thủ tục hành chính và các rào cản để giảm chi phí thực thi cho doanh nghiệp.

Ban hành các cơ chế, chính sách ưu đãi cao hơn cho các địa phương, đặc biệt là các tỉnh trong nhóm đang phát triển nhưng có chỉ số cạnh tranh PCI cao; Tạo điều kiện thuận lợi và định hướng thu hút nguồn vốn đầu tư ODA cao hơn cho các địa phương trong vùng ĐBSCL để đầu tư xây dựng và nâng cấp hạ tầng giao thông, đặc biệt là giao thông đường bộ.

Các bộ, ngành và địa phương theo chức năng và nhiệm vụ được giao có chương trình cụ thể thực hiện kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 đã được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 với 5 nhóm nhiệm vụ chính, được cụ thể hóa thành 60 nhiệm vụ cụ thể cùng phân công cơ quan thực hiện và thời gian hoàn thành.

Thứ hai, đầu tư đồng bộ để phát huy tiềm năng. Do điều kiện tự nhiên phức tạp, nhiều sông ngòi lớn, địa chất yếu nên suất đầu tư các công trình giao thông ở khu vực Tây Nam bộ khá cao. Dù đã được quan tâm đầu tư nhưng do khó khăn về nguồn lực nên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội cũng như khai thác tiềm năng về nông, thủy sản của vùng. Hạn chế về hạ tầng giao thông khiến chi phí logistics trong khu vực khá cao, giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp và cần những giải pháp phù hợp để tháo gỡ. Do đó, việc tăng cường đầu tư một cách đồng bộ, đặc biệt là đầu tư cho trục ngang là yêu cầu quan trọng. Trong thời gian qua, do điều kiện nguồn lực còn hạn hẹp, suất đầu tư lớn nên mới có một số đoạn tuyến được

đầu tư, nâng cấp như Quốc lộ 80 đoạn Mỹ Thuận - Vàm Cống, Quốc lộ 91 đoạn Cần Thơ - An Giang, đường Nam Sông Hậu, Quản Lộ - Phụng Hiệp, đường Hành lang ven biển phía Nam, một số đoạn trên tuyến Quốc lộ 53, Quốc lộ 54, Quốc lộ 63... Hai trục ngang cao tốc: Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng và Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu, theo quy hoạch, tiến trình đầu tư phải sau năm 2030. Để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án kết nối đường bộ theo quy hoạch và tạo đồng bộ về cấp kỹ thuật và quy mô đầu tư, góp phần hỗ trợ cho các tuyến trục dọc đã hoàn thành, góp phần đẩy mạnh sự phát triển dịch vụ logistics ở khu vực ĐBSCL, những vướng mắc về nguồn lực nêu trên cần được khẩn trương tháo gỡ.

Thứ ba, để tháo gỡ “nút thắt” về hạ tầng giao thông cho ĐBSCL, cần huy động đa dạng nguồn lực; trong đó ưu tiên các nguồn lực để đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng giao thông vận tải quan trọng, có vai trò lan toả, liên kết vùng. Đó là các tuyến quốc lộ, cao tốc trên tuyến trục dọc kết nối với TP. Hồ Chí Minh, đường kết nối các khu kinh tế, cảng biển và các hành lang vận tải quốc tế, qua đó nhằm tạo động lực cho khu vực ĐBSCL cất cánh. Hiện nay, hầu hết các tỉnh ở Đồng bằng sông Cửu Long đều có cảng phục vụ vận tải đường thủy. Tuy nhiên, các cảng và bến bãi có quy mô, phạm vi nhỏ; năng lực vận tải hạn chế, hiện chỉ một số bến cảng thủy nội địa trong vùng có khả năng bốc xếp hàng container. Trong khi đó, kết nối giữa đường thủy, đường bộ, đường không còn thiếu đồng bộ do mạng lưới đường bộ địa phương chưa phát triển đồng bộ cả về số lượng và chất lượng, mặc dù, đã có sự phối hợp với các phương thức vận tải khác, kết nối TP. Hồ Chí Minh với ĐBSCL, bao gồm các tuyến trục dọc, trục ngang kết nối vào hệ thống các đường vành đai và trục xuyên tâm TP. Hồ Chí Minh, tạo thành mạng trục đường bộ liên kết liên hoàn với nhau. Một số trục ngang của vùng đã được

quy hoạch để hỗ trợ cho các trục dọc trong việc điều tiết và phân bổ lưu lượng kết nối. Nhưng do thiếu nguồn lực đầu tư, nên các dự án chưa thể triển khai hoặc chưa theo kịp thực tế, nhất là các tuyến trục ngang khá yếu. Chính vì vậy, kết nối vùng và kết nối các phương thức vận tải vẫn chưa tốt. Điều này thể hiện rõ tại An Giang, địa phương có tiềm năng xuất khẩu thủy sản rất lớn của vùng và cả nước. Việc thiết lập mạng lưới giao thông thông suốt, liên hoàn có ý nghĩa sống còn đối với An Giang, bởi địa phương nằm ở trục ngang trong hạ tầng giao thông.

Thời gian qua, nguồn vốn chủ yếu tập trung đầu tư các tuyến giao thông dọc từ TP. Hồ Chí Minh về Cà Mau mà chưa có những dự án, công trình đầu tư lớn đối với An Giang. Hầu hết các công trình có quy mô lớn trên địa bàn hiện nay đang được kêu gọi đầu tư nhưng vẫn chưa thể triển khai. Đơn cử như dự án cầu Châu Đốc, đã khởi động mấy năm nay nhưng vẫn chưa được thực hiện. Trong khi nguồn lực hạn chế, các địa phương trong vùng cho rằng, khi đầu tư hạ tầng giao thông vùng Nam bộ, cần tập trung đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải.

Để phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông, cũng như kết nối giữa TP. Hồ Chí Minh với vùng ĐBSCL, cần có cơ chế chính sách riêng để thu hút nguồn lực ngoài ngân sách tham gia phát triển cơ sở hạ tầng; Tháo gỡ các “nút thắt” về hạ tầng giao thông khu vực ĐBSCL, ngoài vốn đầu tư công, cần đa dạng hóa các nguồn lực đầu tư. Trong đó, đầu tư theo hình thức PPP có nhiều ưu điểm, cần được phát huy. Đồng thời, các tỉnh ĐBSCL cần ban hành các chính sách cụ thể nhằm đa dạng hóa các loại hình thu hút và tạo nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cho vùng ĐBSCL từ các nguồn thu khác như: Thu phí lưu hành phương tiện (đầu giá biển số, xăng dầu, bến bãi...); Thu từ

hoạt động khai thác khoáng sản, vật liệu kết hợp với nạo vét thanh thải luồng tàu; Thu từ phần kinh phí qua việc thu hồi, bán đấu giá hoặc chuyển nhượng tài sản của các doanh nghiệp nhà nước sử dụng không hiệu quả...

Thứ tư, đẩy nhanh việc thành lập trung tâm logistics. Đó sẽ là trung tâm dịch vụ hậu cần đa phương tiện trong lưu thông và phân phối hàng hóa xuất nhập khẩu cho toàn vùng. Như đã nêu trên, chi phí vận chuyển hàng hóa trong vùng ĐBSCL khá cao. Với thế mạnh về sản phẩm nông sản, thủy sản, khu vực này cần một “trạm trung chuyển” cỡ lớn để tạo sức bật, nhất là phục vụ cho xuất khẩu mặt hàng chủ lực. Do đó, để tạo “sức bật” cho vựa lúa gạo, thủy sản của cả nước, bên cạnh đầu tư các tuyến đường bộ, đường thủy, ĐBSCL cần một trung tâm tiếp vận hậu cần (logistics) đủ lớn, tạo điều kiện thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa, kéo giảm chi phí vận chuyển, qua đó thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội các địa phương.

Để việc thành lập trung tâm logistics trở thành hiện thực, các địa phương khu vực ĐBSCL, cần quyết tâm và cần nghiên cứu, đánh giá nhu cầu sử dụng logistics ở khu vực này ở từng mặt hàng cần những dịch vụ cụ thể nào để khi xây dựng trung tâm logistics phù hợp với đặc trưng, nhu cầu những mặt hàng của các địa phương. Đồng thời, cần tăng cường đầu tư để có kết cấu giao thông thủy, đường bộ đồng bộ, tạo thuận lợi cho hoạt động trung chuyển giữa các loại hình vận tải, nâng cao năng lực của các cảng biển hiện có để các tàu biển lớn có thể ra vào sông Hậu...

Thứ năm, thành lập các kho lạnh đủ tiêu chuẩn. Một trong những bất cập làm ảnh hưởng đến quá trình sản xuất, thương mại nông thủy sản tại ĐBSCL đó là thiếu hệ thống kho lạnh đủ tiêu chuẩn. Hiện Việt Nam đứng thứ năm tại khu vực châu Á về sản lượng nông sản, rau củ quả, trái cây; Có hơn 60 quốc gia trên thế giới đã và đang tiêu thụ nông sản của Việt Nam.

Riêng tại khu vực ĐBSCL đã hình thành nhiều vùng sản xuất rau củ quả tập trung theo các tiêu chuẩn nghiêm ngặt. Sản lượng mỗi năm đạt 4,3 triệu tấn trái cây các loại, chiếm 60% sản lượng cả nước, trong đó sản lượng rau củ chiếm 26%. Tuy nhiên, kỹ thuật bảo quản trái cây và rau quả còn yếu, đặc biệt dịch vụ logistics còn hạn chế - thiếu hệ thống kho lạnh cho sản phẩm rau quả. ĐBSCL hiện chỉ có sáu kho lạnh, trong khi vùng sản xuất chiếm 60 - 65% sản lượng khu vực phía Nam. Theo số liệu thống kê cho thấy, toàn khu vực Đồng bằng sông Cửu Long đến nay có 123 nhà máy sản xuất và chế biến các mặt hàng lương thực - nông sản - thủy sản chủ lực. Song cả 13 tỉnh, thành đồng bằng sông Cửu Long mới chỉ có rất ít kho lạnh đủ tiêu chuẩn, với công suất khoảng 50.000 tấn và 93.000 pallets, tập trung ở Long An, Cần Thơ và Hậu Giang. Đây là điểm yếu và cũng là điểm “nghẽn” cốt tử của vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Mặc dù, đã có sự liên kết hợp tác hiệu quả giữa doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất chế biến nông thủy sản. Đó là Trung tâm Mê Công logistics với công suất kho hàng 50.000 pallets hiện là trung tâm logistics kho hàng lạnh kết hợp giữa Tập đoàn Gemadept Logistics và Công ty thủy sản Minh Phú (Hậu Giang). Tuy nhiên, đây chỉ là số ít và không đáng kể so với năng lực rất lớn của Đồng bằng sông Cửu Long. Chính vì vậy, việc phát triển hạ tầng kho lạnh của vùng đồng bằng sông Cửu Long là vô cùng cấp thiết để nâng cao khả năng ứng phó với mọi sự cố phát sinh nhằm bảo đảm có thể lưu trữ, bảo quản hàng nông thủy sản sau thu hoạch giúp giảm thiểu tỷ lệ hư hỏng của hàng hóa cũng như chủ động trong sản xuất, xuất khẩu và phân phối tiêu dùng nội địa.

Thứ sáu, tăng cường đào tạo nhân lực logistics. Thực tiễn thời gian qua tại ĐBSCL cho thấy, nhân lực logistics là một trong những nhân tố quan trọng để phát triển chuỗi cung ứng sản phẩm nông nghiệp bền vững vùng ĐBSCL. Nhưng hiện tại nhân lực ngành Logistics của vùng ĐBSCL vừa thiếu vừa yếu, chủ yếu là

nhân lực được tuyển chọn tại chỗ, chưa được đào tạo bài bản về logistics. Chính vì vậy, việc tổ chức đào tạo nguồn nhân lực logistics cho ĐBSCL là một yêu cầu cấp thiết. 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 họ đã đang và sẽ làm 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 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.

Cùng với đó, các doanh nghiệp logistics khu vực ĐBSCL cần quan tâm, chú trọng và không ngừng nâng cao chất lượng đào tạo chuyên ngành logistics; Đầu tư tuyển dụng nhiều cán bộ khoa học kỹ thuật và nghiên cứu phát triển kinh doanh ngành logistics, đây cũng là một nhân tố quan trọng làm lên sự khác biệt và tăng tính cạnh tranh cho doanh nghiệp trên thị trường.

Thứ bảy, đẩy mạnh hợp tác cạnh tranh và liên kết vùng đối với ngành logistics. Liên kết vùng được xem là giải pháp có tính chiến lược nhằm đẩy mạnh thu hút nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và định hướng ưu tiên cho nông nghiệp, nông thôn. Điều này đòi hỏi các tỉnh, thành phố trong khu vực hợp tác và liên kết lại để có tiếng nói chung. Đây là chiến lược quan trọng, nhằm khắc phục những yếu kém, đẩy mạnh thu hút đầu tư vào ĐBSCL, trong đó tập trung vào các lĩnh vực mà các địa phương có lợi thế nhằm tạo động lực phát triển chung cho toàn vùng ĐBSCL.

Thứ tám, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần đánh giá và nhận thức đúng thực trạng của doanh nghiệp mình. 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.

6. Kết luận

Như đã nêu trên, việc tham gia các hiệp định thương mại tự do (FTA) thế hệ mới sẽ tạo thêm nhiều cơ hội phát triển cho ngành logistics Việt Nam nói chung và ngành logistics ĐBSCL nói riêng. Để tận dụng tốt cơ hội, bên cạnh sự quan

tâm đầu tư của nhà nước, các địa phương trong khu vực ĐBSCL cần chủ động kêu gọi đầu tư trong và ngoài nước để phát triển cơ sở hạ tầng logistics, đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực. Đồng thời, các doanh nghiệp logistics cần 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 quốc tế. Việc đầu tư phát triển tốt cho logistics cũng góp phần giúp vùng ĐBSCL khắc phục được tình trạng thất thoát sau thu hoạch lên đến 20% của nhiều loại nông sản. Vậy nên, việc phát triển dịch vụ logistics ở ĐBSCL thật sự là hướng chiến lược mới để phát triển dịch vụ chủ lực của cả vùng này♦

Tài liệu tham khảo:

1. Bộ Công thương (2021): *Báo cáo logistics Việt Nam 2020: Cắt giảm chi phí logistics*, Nxb. Công thương.
2. Nguyễn Hải (2016): *Thách thức thực hiện các FTA*, Thời báo Kinh tế Sài Gòn, số 16.
3. Tiến Lực, Công Mạo, Thanh Liêm (2019): *Tạo “sức bật” phát triển vùng ĐBSCL*, Baotintuc.vn ngày 20/8/2019, truy cập <https://www.baotintuc.vn/kinh-te/tao-suc-batphat-trien-vung-dbscl-bai-cuoi-dong-luc-cat-can-20190820144021947.htm> ngày 30/8/2019.
4. Thanh Trà, Minh Hưng (2021): *Logistics Đồng bằng sông Cửu Long: Vừa thiếu, vừa yếu*, bnews.vn ngày 04/4/2021, truy cập <https://www.bnews.vn/logistics-do-ng-ba-ng-song-cu-u-long-vua-thieu-vua-yeu/191572.html> ngày 30/8/2019.
5. Minh Khuê (2021), *Quý 1/2021: Xuất khẩu đồng bằng sông Cửu Long tăng trưởng tích cực*, congthuong.vn ngày 07/4/2021, truy cập <https://congthuong.vn/quy-12021-xuat-khau-dong-bang-song-cuu-long-tang-truong-tich-cuc-154892.html> ngày 30/8/2019.
6. Mai Lợi (2018): *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. Kim Ngọc (2015): *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, số 9.
8. *Sức vươn mạnh mẽ về xuất khẩu của các khu vực kinh tế* <http://www.nhandan.com.vn/kinhte/item/38811702>, 06/01/2019.
9. Nguyễn Thanh Tâm (2016): *Tổng quan về các FTA thế hệ mới*, Tạp chí Giáo dục và xã hội
10. Lê Thị Thúy (2017): *Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới: cơ hội và thách thức đối với Việt Nam*, Khoa học xã hội Việt Nam, số 5 (114), 2017.
11. VCCI - Fulbright (2021): *Báo cáo kinh tế thường niên đồng bằng sông Cửu Long 2020*.

Thông tin tác giả:

HÀ THỊ MINH THU Trường Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội

Email: htmthu@vnu.edu.vn