Mã số: 225
Ngày nhận: 22/01/2016
Ngày hoàn thành biên tập: 20/7/2016
Ngày duyệt đăng: 27/7/2016

Kinh nghiệm hợp tác logistics giữa các nước trong cộng đồng Châu Âu (EU) đối với các nước Đông Nam Á (ASEAN) trong bối cảnh hình thành cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC)

Bùi Duy Linh[1]
Lê Hữu Phước[2]
Huỳnh Lưu Đức Toàn[3]

Tóm tắt

Nghiên cứu này tập trung vào phân tích hợp tác logistics giữa các nước thành viên Cộng đồng Kinh tế Châu Âu (EU), từ đó so sánh và đưa ra các khuyến nghị đối với hợp tác logistic giữa các nước Đông Nam Á (ASEAN), trong bối cảnh thành lập Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC). Đây được xem là kinh nghiệm trong các chương trình hợp tác ở tầm vĩ mô giữa các nước thành viên cũng như hoạt động hợp tác, thúc đẩy sự phát triển của các công ty logistics. Bài viết sẽ có những phân tích về hoạt động logistics trước và sau năm 2015, bước ngoặt trong việc thiết lập AEC. Bài học từ thành công trong hợp tác logistics của EU là nền tảng cho AEC trong việc thiết lập một thị trường chung về dịch vụ logistics, rút ngắn thời gian, tránh sai lầm và làm cho các kế hoạch phát triển dịch vụ logistics trong khu vực dễ triển khai hơn. Hợp tác logistics đóng một vai trò quan trọng trong việc hình thành và phát triển hợp tác giữa các quốc gia; mang lại hiệu quả và khả năng trao đổi thương mại giữa các quốc gia trong khu vực.

Từ khóa: *hợp tác logistics, Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC), Cộng đồng Châu Âu (EU)*

Abstract

[1] ThS, Trường Đại học Ngoại thương, email: duylinh24.ftu@gmail.com
[2] Trường Đại học Ngoại thương CS2 TP. Hồ Chí Minh
[3] Đại học Ngân hàng TP. Hồ Chí Minh, email: huynhluuductoan@gmail.com

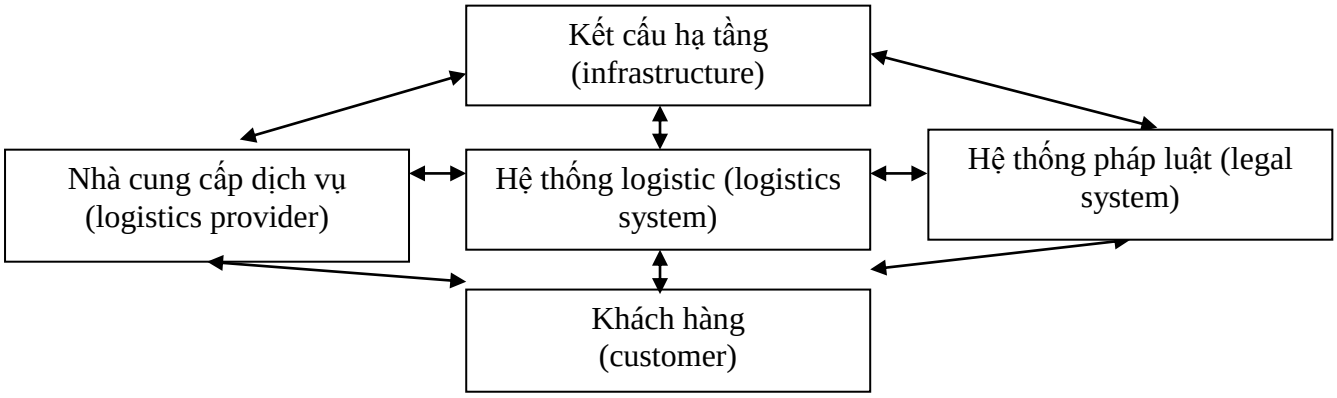
This study focuses on the logistics cooperation among Member States of the European Community (EU). From that, comparison and implication for logistics cooperation among Southest Asian countries (ASEAN) will be made, putting under the establishment of the ASEAN economic community (AEC). These recommendations are constituted from valuable experiences in cooperation programs among the Member States at the marco level and promoting thedevelopment of logistics enterprises. The study analyzes the period before and after 2015, investigates the turning point in establishing the ASEAN Economic Community. Lessons learnt from the success of the European market for logistics services, is the base for the ASEAN Economic Community (AEC) in establishing a common market for logistics services, and enhancing the ability of logistics development plans in the area of logistics operations. Logistics cooperation plays an important role in the formation and development of cooperation among nations, brings about efficiency and ability to trade among countries within the region.

Keyword: *logistics cooperation, the ASEAN Economic Commnuty (AEC), the European Union (EU)*

1. Khái niệmlogistics và hợp tác logistics

Hội đồng Quản trị Logistics (1998) định nghĩa logistics là một phần của quá trình chuỗi cung ứng gồm việc hoạch định và kiểm soát hiệu quả, hoạt động lưu thông hàng hóa, dịch vụ, và các thông tin liên quan giữa nơi xuất phát và các điểm tiêu thụ để đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Tuy nhiên, logistics không chỉ bao gồm những hoạt động di chuyển hàng hóa về mặt vật lý, mà còn hỗ trợ các hoạt động xử lý tài liệu, phối hợp giữa các bên, giám sát hoạt động và thanh toán giao dịch.

Hiện nay, dưới sự tác động của toàn cầu hoá và nhu cầu giao thương xuyên biên giới, logistics đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy hội nhập thương mại và kinh doanh của các quốc gia. Chính phủ nhiều quốc gia đã công nhận tầm quan trọng của logistics như một hệ thống vĩ mô bao gồm tất cả các bên liên quan cùng nhau thiết lập các chính sách phát triển logistics trong nước và khu vực. Theo Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) (2010), hệ thống logistics bao gồm 4 yếu tố chính: (1) Khách hàng; (2) Nhà cung cấp dịch vụ; (3) Khung thể chế; (4) Cơ sở hạ tầng.



(Nguồn: Ngân hàng phát triển châu Á ADB, 2010)

Hình 1: Các yếu tố logistics vĩ mô

Một mặt, kết cấu hạ tầng và hệ thống pháp luật được quản lý bởi chính phủ các quốc gia và các tổ chức trong khu vực; mặt khác, xét về kết nối kinh tế liên quốc gia, ba chiều được đề cập: kết nối hệ thống pháp luật, kết nối hạ tầng và kết nối con người. Xét về kết nối con người chủ yếu bao gồm hoạt động kinh tế trong lĩnh vực du lịch, giáo dục và văn hóa. Trong khi hợp tác logistics liên quan nhiều hơn đến kết nối hệ thống pháp luật và kết nối cơ sở hạ tầng. Do đó, từ cả hai quan điểm, xét về hợp tác logistics khu vực, trong nghiên cứu này, chỉ đề cập đến sự hợp tác về hệ thống pháp luật và cơ sở hạ tầng vật lý.

2. Thực trạng hợp tác trong lĩnh vực logistics giữa các nước EU

2.1. Hệ thống pháp luật logistics

Hợp tác pháp luật trong lĩnh vực logistics bao gồm các giao ước, thoả thuận về mặt luật pháp nhằm tạo sự hài hoà và đơn giản hóa các thủ tục biên giới cũng như tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động giao thông vận tải liên quốc gia.

Đối với hoạt động giao thương đường sắt và đường bộ: nhận thấy việc rườm rà trong thủ tục hải quan qua biên giới và chứng từ thương mại có thể trở thành vấn đề cản trở đối với trao đổi hàng hóa trong nội bộ cộng đồng cũng như với các nước thứ ba, đầu năm 1990, các nước thành viên EU thống nhất thành lập Liên minh Hải quan Châu Âu. Từ

đó, các thủ tục hải quan giữa các nước được điều chỉnh sao cho hài hoà và đơn giản hơn giữa các quốc gia thành viên; cho phép các hàng hoá, dù sản xuất ở EU hay nhập khẩu từ ngoài khối được lưu thông tự do, không cần khai báo hải quan trong EU theo Công ước Quốc tế về giao thông vận tải đường bộ. Ngoài ra, để đơn giản hóa các thủ tục hải quan, Liên minh Hải quan EU cũng có những điều chỉnh tích cực về (i) cập nhật và tự động hoá quy trình và (ii) đơn giản hoá quá trình khai báo và nộp thuế. Đặc biệt, chương trình Chính phủ điện tử được áp dụng cho toàn khối, trong tháng 7 năm 2003, nhằm thúc đẩy việc tích hợp các hệ thống hải quan điện tử trong trao đổi dữ liệu (Ủy ban Châu Âu, 2014). Tính đến năm 2012, ước tính khoảng 98% tờ khai hải quan cho cả nhập khẩu và xuất khẩu được nộp dưới dạng hải quan điện tử (Ủy ban Châu Âu, 2012). Theo Ủy ban Châu Âu (2012), 78% tổng kim ngạch nhập khẩu và 71% kim ngạch xuất khẩu được thực hiện bằng cách sử dụng thủ tục hải quan đơn giản, thông qua việc uỷ quyền cho đơn vị cung cấp dịch vụ khai hải quan đơn giản (Single Authorisation for Simplified Procedures - SASP) hoặc thông quan tập trung (Authorised Economic Operator - AEO). SASP cho phép nhà điều hành kinh tế tập trung vào việc tính toán và nộp thuế hải quan đối với tất cả các giao dịch trong các nước thành viên nơi được đăng kí thiết lập mà không phụ thuộc vào nơi hàng hoá được vận chuyển qua. Bên cạnh đó, để tránh những tác động bất lợi trong vấn đề an ninh quốc gia trong quá trình vận chuyển hàng hoá, AEO được cấp phép bởi một nước thành viên và cũng được công nhận bởi các nước thành viên khác với cùng những tiêu chí tương tự, đáp ứng được yêu cầu an ninh của từng quốc gia, đồng thời giúp các doanh nghiệp tránh tình trạng bị tái kiểm tra với các tiêu chí đã được kiểm tra trước đó.

Bên cạnh đó, nhằm giảm gánh nặng hành chính không cần thiết cho ngành công nghiệp hàng hải, Ủy ban Châu Âu đã đề xuất gói Vành Đai Xanh (Blue Belt) nhằm xác định rõ ranh giới, lãnh hải và đường biên giới trong khu vực EU. Từ đó, với thông tin rõ ràng, cơ sở dữ liệu eManifest được thiết lập giúp kiểm chứng tình trạng hàng hoá thuộc EU hoặc không thuộc EU (non-EU), giúp giảm bớt nhiều công đoạn xác minh hàng hoá trong vận chuyển nội bộ EU.

Đối với giao thương đường hàng không: sáng kiến bầu trời chung Châu Âu (Single European Sky – SES) được ký kết giữa các quốc gia thành viên về khung pháp lý bao gồm

bốn quy định cơ bản (549/200451, 550/200452, 551/200453 và 552/200454) thống nhất việc cung cấp dịch vụ không lưu (ANS), tổ chức và sử dụng không phận, và xác lập hệ thống quản lý đường hàng không (EATMN). Bốn quy định được thông qua trong năm 2004 (SES - Package) tiếp tục được sửa đổi và mở rộng trong năm 2009 với Quy định 1070/2009/EC55, nhằm tăng cường hiệu suất tổng thể của hệ thống quản lý giao thông hàng không Châu Âu.

Đối với giao thương hàng hải: chương trình truyền thông (COM-2009-10-final56) đưa ra mục tiêu, kế hoạch hành động để thiết lập một không gian vận chuyển hàng hải Châu Âu không rào cản (không ràng buộc) và mở rộng phạm vi của thị trường nội khối bằng cách loại bỏ hoặc đơn giản hóa thủ tục hành chính nội khối EU về vận tải biển. Mục đích của chương trình là giúp vận tải biển nội khối EU hấp dẫn hơn, hiệu quả hơn và cạnh tranh hơn, và tăng cường nỗ lực trong việc bảo vệ môi trường.

2.2. Kết cấu hạ tầng

Kết nối vật chất trong hợp tác logistics chủ yếu bao gồm cơ sở hạ tầng cứng trong vận tải. Cơ sở hạ tầng phát triển tốt sẽ làm giảm ảnh hưởng của khoảng cách giữa các vùng, giúp tăng tính hội nhập của thị trường quốc gia và kết nối với các thị trường trong nước và khu vực khác. Theo công bố về chỉ số cạnh tranh 2013-2014 (Diễn đàn Kinh tế Thế giới, 2014), một số quốc gia có chất lượng cơ sở hạ tầng vượt trội như Đức, Pháp, Hà Lan và Vương Quốc Anh, thuộc nhóm 10 quốc gia dẫn đầu thế giới trong khi đó những nước khác như Bulgaria, Ba Lan và Romania lại ở dưới mức trung bình của thế giới. Do đó, bên cạnh sự phát triển của từng thành viên, các chính sách giao thông của EU hiện nay được thiết kế thiên về phối hợp nhiều hơn và đẩy mạnh hài hòa hóa các quy định và hệ thống vận chuyển giữa các quốc gia trong khu vực. Điển hình là thông qua những thành phố "Blue Banana" nằm ở vị trí chiến lược – trung tâm kinh tế Châu Âu bao gồm Hà Lan, Bỉ, Tây và Nam Đức xuống đến Thụy Sĩ và miền Bắc Italy (Colliers International, 2013), đây đều là những thành phố có mạng lưới hạ tầng phát triển với các sân bay và cảng biển vận chuyển hàng hoá lớn nhất Châu Âu, có chức năng như cánh cổng trung chuyển hàng hoá đến các thị trường trong khu vực EU.

Chương trình phát triển cơ sở hạ tầng Giao thông Vận tải (Ten-T) bao gồm: Mạng lưới Ten-T cốt lõi (năm 1996 theo Quyết định số 1692/96/EC PLANCO Consulting

GmbH, 2003), bao gồm chín hành lang chính (hành lang mạng liên kết lõi) kết nối các cảng, sân bay, bến trung chuyển, các tuyến đường sắt, đường trục, đường thuỷ nội địa và xuyên biên giới nhằm đảm bảo an toàn và khả năng tiếp cận của tất cả các vùng trong khu vực. Các mạng liên kết lõi chính là các trung tâm logistic của EU, tạo thành xương sống của việc phát triển một mạng lưới vận tải đa phương thức bền vững và kích thích sự phát triển của toàn bộ mạng lưới. Điều này đã chuyển dịch theo hướng cân bằng với việc phát triển hệ thống giao thông hợp nhất và sự phát triển của cơ sở hạ tầng giao thông vận tải với mục đích tăng cường gắn kết kinh tế và xã hội, làm giảm bớt sự chênh lệch giữa các vùng (Giorgi và Schmidt, 2002).

Đối với vấn đề tài chính hỗ trợ xây dựng cơ sở hạ tầng, mặc dù ngân sách quốc gia vẫn là nguồn tài trợ chính,các nước thành viên đã huy động đến nguồn vốn khác như Ngân hàng Đầu tư Châu Âu, Ten-T, Quỹ Gắn kết, Quỹ Phát triển Châu Âu. Trong số các nguồn tài trợ trên thì Quỹ Gắn kết chiếm đa số. Quỹ này được hình thành từ đóng góp của các nước thành viên, đồng thời nó cũng là bằng chứng cho sự cam kết hợp tác của các nước thành viên. Một nghiên cứu đã chỉ ra rằng Đức - một trong những quốc gia đóng góp quỹ nhiều nhất cho EU cũng là nước hưởng nhiều lợi ích gián tiếp từ việc thanh toán cho bốn quốc gia thành viên thuộc Trung ương Châu Âu: mỗi Euro mà Đức trả vào Quỹ Gắn kết EU tạo ra 1,25 € (1,66 USD) doanh thu từ xuất khẩu sang các nước này (EU Business, 2012). Tiếp đó, Ten-T là nguồn lớn thứ hai với nghị định hợp tác công-tư (PPP) dựa trên việc mua sắm dịch vụ. Kinh phí hỗ trợ trực tiếp cho hợp tác công - tư lần đầu tiên áp dụng trong Kêu gọi Đề xuất Ten-T hàng năm từ năm 2010. Mặc dù hợp tác công - tư vẫn còn mới và không có nhiều đóng góp cho các dự án tại thời điểm này nhưng với các dự án lớn và phức tạp, Ủy ban Châu Âu vẫn luôn cam kết sẽ "tiếp tục tìm kiếm các cơ hội giúp gia tăng đóng góp của khu vực tư nhân" (Trung tâm Giám định Hợp tác Công - Tư Châu Âu, 2003).

3. Đề xuất về việc thúc đẩy hội nhập logistics giữa các thành viên ASEAN dựa trên kinh nghiệm của EU

3.1. Sự tương đồng và khác biệt giữa EU và ASEAN trong lĩnh vực logistics

Trong hợp tác logistics, ASEAN mang nhiều nét tương tự EU về (i) sự chênh lệch về trình độ phát triển của các quốc gia thành viên, (ii) sự phân bổ vận tải nội địa (iii) mục

tiêu cho một thị trường duy nhất với sự tự do di chuyển hàng hóa và cải thiện khả năng cạnh tranh trong khu vực (Blue print, 2007). EU đã và đang tìm cách giải quyết vấn đề về chênh lệch khoảng cách phát triển giữa các nước thành viên trong đó bao gồm cả sự khác biệt trong chất lượng cơ sở hạ tầng và các tiêu chuẩn tương thích bằng việc gia tăng các chương trình hợp tác và hỗ trợ giữa các nước trong khu vực. Mặc dù ASEAN có vị trí địa lý đa dạng hơn, (ví dụ với diện tích biển gấp khoảng ba lần của EU), nhưng giao thông vận tải nội địa vẫn là phương thức chính trong thương mại hàng hóa nội bộ ASEAN (Meyrick, 2005). Điều đó cũng tương tự như thực tế của EU khi mà hơn một nửa khối lượng hàng hoá vận chuyển trong nội bộ khối được thực hiện bằng đường bộ trong năm 2010 (Liên minh Châu Âu, 2012b). Bên cạnh đó, ASEAN và EU đều có tinh thần hội nhập kinh tế với việc đơn giản hóa, hài hòa hóa thương mại và hải quan. Ngoài ra, như đã đề cập ở trên, cả ASEAN và EU đều rất tích cực phát triển mạng lưới giao thông vận tải hợp nhất trong khu vực. Với những tương đồng trên cho phép AEC thử nghiệm các chương trình hợp tác tương tự đã được áp dụng thành công ở EU, đặc biệt trong bối cảnh AEC.

Tuy nhiên, dù có các điểm tương đồng, ASEAN và EU không giống nhau ở (i) động lực chính chohội nhập kinh tế (ii) cơ cấu thể chế, (iii) chính sách đối ngoại và (iv) sự đa dạng địa lý và lợi thế quốc gia. ***Thứ nhất***, thương mại trong nội khối ASEAN chỉ chiếm một phần tư của thế giới, trong khi con số này ở EU là hai phần ba (Hamada, Resza và VOLZ, 2009). Do đó, khu vực EU tạo ra một không gian kinh tế lớn cho các nước thành viên phát triển về lượng tiêu thụ cũng như khối lượng sản xuất cao. Trong khi đó, cam kết AEC được coi là một thỏa thuận đầu tư hơn là một hiệp định thương mại; tập trung vào xây dựng một cơ sở sản xuất duy nhất thay vì thị trường duy nhất. Điều này hợp lý khi các bộ phận, linh kiện và sản phẩm lắp ráp cuối cùng chiếm 66,1% kim ngạch xuất khẩu của ASEAN và 64,0% kim ngạch nhập khẩu trong năm 2006-2007 (Viện Ngân hàng Phát triển Châu Á, 2013). Thêm vào đó, việc gia tăng hợp tác trong hiệp định tự do song và đa phương, đã giúp gia tăng thương mại liên khu vực, 70% thương mại nội khối ASEAN là linh kiện được lắp ráp thành thành phẩm và xuất khẩu sang các nước khác, đặc biệt là Hoa Kỳ và EU (ADB, 2007). ***Thứ hai***, trong khi EU tập trung vào phát triển các chính sách hỗ trợ phát triển liên kết hợp nhất các quốc gia trong khu vực, nhằm tăng khả năng cạnh tranh của toàn bộ khu vực thay vì tập trung phát triển rời rạc các quốc gia; thì

ASEAN tôn trọng chủ quyền quốc gia và ra quyết định dựa trên tham vấn và đồng thuận giữa các thành viên nhằm đảm bảo các quốc gia trong khu vực đều được hưởng lợi tương đương (Chairasmisak, 2012). Bên cạnh đó, cơ cấu tổ chức nhân sự của ASEAN cho phép thay đổi chủ tịch ASEAN năm năm một lần có thể dẫn đến vấn đề về lãnh đạo. Cụ thể hơn, một loạt các quan chức từ những nước nghèo và kém phát triển sẽ lên nắm quyền chủ tịch ASEAN trong vài năm tới, điều đó có nghĩa là các nhà lãnh đạo có thể thiếu kinh nghiệm và ít quan tâm đến việc đẩy mạnh hội nhập trên mọi mặt. ***Thứ ba***, mặc dù 10 quốc gia thành viên đã đi đến kí kết các văn bản sơ lược (Blue print, 2007) về thương mại nội khối, nhưng các quốc gia ASEAN lại không nằm trong một liên minh thuế quan, cũng như chưa có các kí kết hiệp định về việc quản lý và chia sẻ thông tin trong thủ tục hải quan và quản lý vận tải xuyên quốc gia. Điều nay có thể dẫn đến cạnh tranh giữa các quốc gia và gián đoạn quá trình hình thành thị trường duy nhất. ***Thứ tư***, các lợi thế cạnh tranh và mức thu nhập của hầu hết các nước ASEAN khá giống nhau; ngoại trừ Singapore và Brunei, các nước khác đều là nước đang phát triển, đang đẩy mạnh xuất khẩu và đầu tư nước ngoài và nhiều khả năng sẽ cạnh tranh cho đầu tư giữa các quốc gia trong cùng khu vực (Runckel, 2012). Bên cạnh đó, về mặt địa lý, ASEAN có thể được chia thành các quốc gia trên đất liền và hải đảo; sự đa dạng địa lý này cũng gây khó khăn trong việc thúc đẩy kết nối trong các phương thức vận tải và phụ thuộc lẫn nhau giữa các quốc gia. Do đó, ngoài sự chênh lệch và cạnh tranh trong khu vực, việc thiếu tính lãnh đạo và tổ chức thực hiện, thi hành của một cộng đồng kinh tế như vậy có thể làm chậm quá trình hội nhập của các nước thành viên bao gồm cả hợp táclogistics (Runckel, 2012).

Những điểm tương đồng giữa ASEAN và EU sẽ là nền tảng giúp ASEAN tin tưởng cho sự phát triển xa hơn trong tương lai. Nhưng bên cạnh đó sự khác biệt giữa hai khu vực buộc ASEAN cần có những điều chỉnh nhất định trước khi thực thi các bài học đã thành công từ EU trong hợp tác logistics.

3.2. Thực trạng hợp tác logistics trong ASEAN

Như có thể thấy trong kế hoạch chi tiết ASEAN vào năm 2008, tiến trình của ASEAN đến năm 2015 là khá giốngvới EU.

Thứ nhất, về pháp luật logistics, ASEAN hướng tới (i) hội nhập hải quan và (ii) thị trường duy nhất về vận tải.

Bảng 1: Các thoả thuận và kí kết về hải quan và tiêu chuẩn kĩ thuật chung trong ASEAN

Hội nhập hải quan	**Các quy ước tiêu chuẩn hoá**
- Thống nhất các danh mục thuế quan ASEAN (ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature): Được quy định trong Nghị định thư điều chỉnh của ASEAN, trong đó điều chỉnh các Biểu Thuế quan chung (AHTN) đã ký kết vào năm 2003 để thống nhất lại các quy định về phân loại hàng hóa trong ASEAN.	- Hài hòa hóa các tiêu chuẩn và yêu cầu kỹ thuật: Được hướng dẫn bởi các Nguyên tắc Chính sách ASEAN về tiêu chuẩn và sự phù hợp trong Nghị định khung về thành lập Cộng đồng Kinh tế chung AEC; đồng thời dựa trên các tiêu chuẩn về thực hành của quốc tế
- Hệ thống Quá cảnh Hải quan ASEAN (ASEAN Customs Transit System): được ghi nhận trong Nghị định thư 7 của Khung ASEAN trong Hiệp định về tạo thuận lợi cho hàng hoá quá cảnh (Agreement on the Facilitation of Goods in Transit-AFAFGIT) và các Phụ lục Kỹ thuật đã ký năm 1998: quy định rõ các yếu tố liên quan đến quy chuẩn về kĩ thuật, kiểm tra giấy tờ yêu cầu khi muốn thực hiện các hoạt động vận chuyển hàng hoá quá cảnh qua biên giới.	- Thoả thuận công nhận lẫn nhau (Mutual Recognition Arrangements- MRA): Được hướng dẫn bởi Hiệp định khung ASEAN về MRA (1998), theo đó các bên sẽ công nhận kết quả đánh giá hàng hoá của các quốc gia trong AEC thông qua các thử nghiệm, kiểm tra và chứng nhận sản phẩm.
- Cơ chế Một cửa chung ASEAN (ASEAN Single Window): được ký năm	- Phát triển các Quy chế/ Cơ chế Quản lý Hải quan Một cửa (Development of Single

2005.	Regulatory Regime, Directive or Agreement): Thống nhất Quy định Pháp lý trong ASEAN về thủ tục, hoạt động, hợp tác dịch vụ logistics Thực hiện theo tiêu chuẩn hài hoà, hướng dẫn và phù hợp quy trình đánh giá.

Nguồn: Báo cáo hoạt động thương mại ASEAN, 2014

Hội nhập hải quan trong ASEAN được tăng tốc với các thủ tục hải quan đơn giản và hài hoà, Hệ thống Quá cảnh Hải quan ASEAN, Hải quan Điện tử ASEAN, Thoả thuận công nhận chung và một hệ thống thống nhất về phân loại thuế. Đặc biệt, Hiệp định khung ASEAN về hàng hoá quá cảnh là một trong những thỏa thuận lớn, nó được đề xuất vào năm 1998 nhưng 9 giao thức tạo nên Hiệp định chưa được hoàn thiện, ký và phê chuẩn hết. Năm 2013, Nghị định thư 7, một bộ phận quan trọng thuộc Hệ thống Quá cảnh Hải quan, được ký bởi tất cả các thành viên ASEAN, ngoại trừ Thái Lan và Philippines. Tuy nhiên, thỏa thuận này chỉ áp dụng với quá cảnh trong vận tải trên đất liền bao gồm đường bộ và đường sắt. Mặt khác, Cơ chế Một cửa (Single Window) sẽ được phát triển như một môi trường giúp 10 quốc gia thành viên hoạt động và hợp nhất. Hệ thống Một cửa Quốc gia cho phép nộp, xử lí, đồng bộ dữ liệu và thông tin một lần duy nhất, ra quyết định thông quan hàng hóa một lần duy nhất, điều này đẩy nhanh tiến độ làm thủ tục hải quan, giảm thời gian giao dịch và chi phí, và do đó, nâng cao hiệu quả thương mại và khả năng cạnh tranh. Ngoài ra, ASEAN đã đưa ra một số sáng kiến giúp tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông vận tải trong những năm qua, tạo ra một hệ thống logistics và vận chuyển đa phương thức hiệu quả để kết nối đường bộ, đường biển và đường không như Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức, Hiệp định khung ASEAN về hỗ trợ giao thông vận tải trong nước, lộ trình hợp nhất ngành du lịch hàng không, lộ trình hướng tới vận tải biển hợp nhất và cạnh tranh trong ASEAN. Đáng chú ý là việc hỗ trợ giao thông vận tải không chỉ bao gồm các tuyến đường giao thông liền mạch như Chính sách mở cửa bầu trời ASEAN; nó có thể được thể hiện qua việc tự do hóa vận tải biển và hàng không mà sẽ dẫn đến sự cạnh tranh và do đó giảm chi phí, tăng chất lượng dịch vụ.

Thứ hai, liên quan đến phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, mạng lưới giao thông hợp nhất được triển khai nhằm kết nối các thành viên ASEAN cũng như giữa ASEAN với các nước láng giềng thuộc Đông Bắc và Nam Á. Theo kế hoạch chi tiết, đường cao tốc ASEAN và tuyến đường sắt Singapore - Côn Minh là các dự án được ưu tiên. Tuyến đường sắt Côn Minh - Singapore chỉ bao gồm một số tuyến đường ở Đông Nam Á thông qua Singapore - Malaysia-Thái Lan – Campuchia - Việt Nam - Trung Quốc (Côn Minh) và Thái Lan - Myanmar và Thái Lan - Lào. Tuy nhiên, các dự án này vẫn không thể nối các lục địa Đông Nam Á và các đảo Đông Nam Á. Ví dụ, Philippines, một quốc đảo thuộc Đông Nam Á, không có biên giới chung, không có đường cao tốc hay đường sắt kết nối với bất kỳ quốc gia ASEAN nào khác. Xét về vấn đề cơ sở hạ tầng tài chính, Quỹ Hạ tầng ASEAN được thành lập như một thực thể thuộc sở hữu của chính phủ và ADB có phát hành trái phiếu để tăng vốn đầu tư. Với mức dự kiến đồng tài trợ bởi ADB là 70%, Quỹ có kế hoạch dùng hơn 13 tỷ USD cho cơ sở hạ tầng đến năm 2020 (ADB, 2012).

Hợp tác logistics trong ASEAN là những nỗ lực liên tục và toàn diện từ các hiệp định và các dự án ASEAN như Hiệp định về hải quan và vận tải hay đường xuyên Á (ASEAN High way). Với việc hướng tới hội nhập thị trường và hệ thống sản xuất, AEC dường như là một bước tiến thành công của cộng đồng các quốc gia ASEAN, tiến tới hội nhập sâu hơn và phụ thuộc lẫn nhau.

3.3. Khuyến nghị chính sách cho ASEAN trong hợp tác logistics dựa trên kinh nghiệm của EU

Nếu trên thực tế các nước ASEAN nâng cao hiệu quả các hoạt động liên quan đến thủ tục hải quan và xuất nhập khẩu qua biên giới và cơ sở hạ tầng tới mức độ bằng một nửa của Singapore thì xuất khẩu từ khu vực Đông Nam Á đã tăng khoảng 12% và GDP trong khu vực đã tăng hơn 9% (Bain & Company và Ngân hàng Thế giới, 2013). Điều đó cho thấy sự cần thiết phải cải thiện hệ thống logistics của các nước ASEAN. Tác giả bài viết này sẽ không nói về các vấn đề cơ bản của ASEAN như nguyên tắc cơ bản của ASEAN trong việc ra quyết định tham vấn và đồng thuận hay cấu trúc thể chế của nó, vì có vẻ như "ASEAN không phải là, và không có ý định chuyểnthành một công đoàn phong cách châu Âu" (Trairatvorakul, 2011). Thay vào đó, một số khuyến nghị được đề xuất

dưới đây nhằm hoàn thiện hợp tác trong khung khổ pháp luật về logistics và kết nối cơ sở hạ tầng toàn diện.

3.3.1. Đơn giản hóa và hài hoà hoá thủ tục hải quan qua biên giới cho thương mại trong ASEAN và thương mại với các nước thứ ba

Về việc hài hoà hóa thủ tục hải quan qua biên giới hướng tới thương mại nội bộ khối ASEAN, các chính phủ thành viên ASEAN đang nỗ lực để tổ chức hợp lý các thủ tục quá cảnh hàng hóa trong thương mại nội khối ASEAN. Tuy nhiên, mục tiêu thị trường duy nhất và cơ sở sản xuất duy nhất sẽ không thực hiện được nếu không có chính sách hài hòa hơn đối với thương mại bên ngoài kể cả khi phải từ bỏ một số chủ quyền nhất định.

Do ASEAN đang tìm kiếm cơ hội thương mại với các nước lớn ngoài khu vực, việc tổ chức hợp lý các thủ tục sẽ làm tăng khả năng cạnh tranh của khu vực. Ngoài ra, chỉ riêng sự hài hòa hoá sẽ không đủ cho một chính sách hiệu quả. ASEAN nên học hỏi mô hình của EU với các ứng dụng kê khai đơn giản hóa và thông quan địa phương hoặc ủy quyền duy nhất cho thủ tục đơn giản, thông quan tập trung (AEO) và việc công nhận ủy quyền điều hành kinh tế như đã đề cập ở trên. Nhằm hướng tới việc hài hoà các tiêu chuẩn quốc gia, khối các nước ASEAN bắt đầu tiến hành thực hiện MRA (Mutual Recognition Agreements) về đánh giá sự minh bạch của hàng hoá trong hoạt động hải quan để đạt được mục tiêu của "Một tiêu chuẩn, chấp nhận khắp nơi". MRA là một mô hình "chi phí thấp" có hiệu quả và được sử dụng khi việc đàm phán các tiêu chuẩn hài hòa có thể sẽ gặp nhiều khó khăn do sự khác biệt lớn về mặt kĩ thuật giữa các quốc gia. MRA giúp tìm một cơ chế để nhận ra sự tương đương trong các kết quả bất chấp sự khác biệt giữa các hệ thống pháp luật.

3.3.2. Thúc đẩy hợp tác vận tải đường sắt và vận tải biển

Thương mại nội khối ASEAN chủ yếu là giữa các nước lục địa ASEAN; thương mại giữa đất liền và đảo là không đáng kể. Đó có thể là do thiếu sự liên kết giữa đảo và đất liền. Như vậy, một thủ tục càng hài hòa và đơn giản sẽ càng tạo điều kiện tốt hơn và thúc đẩy thương mại nội khối ASEAN, đặc biệt là thương mại giữa đất liền và đảo thuộc ASEAN cũng như phát triển các cơ sở sản xuất thống nhất trong ASEAN. Ngoài ra, liên quan đến thỏa thuận quá cảnh hàng hóa, có vẻ như AEC không đề cập đến sự di chuyển hàng hoá từ cảng này sang cảng khác trong ASEAN. Vì vậy, để thúc đẩy thị trường và cơ sở sản xuất, trang thiết bị cảng cũng như thủ tục cần được cải thiện; có thể học tập theo gói Vành Đai Xanh của EU đề cập ở trên. Do phần lớn các container chứa hàng bách hóa, nên cần sử dụng một hệ thống để chứng minh hàng hoá thuộc hay không thuộc khối cộng đồng chung (như eManifest của EU); bất cứ hàng hoá trên phương tiện vận tải có xuất xứ từ khối cộng đồng chung sẽ không cần giám sát hải quan, giúp đẩy nhanh các thủ tục hải quan đối với hàng hoá đó.



Hình 2: Khối lượng thương mại giữa các nước thành viên ASEAN

(Nguồn: ERIA nhóm nghiên cứu, năm 2010)

Do vận tải trên bộ là phương thức chính trong ASEAN, nên đường sắt cũng cần được ưu tiên thích đáng. Vận tải đường sắt, trên phương diện môi trường, ít tốn kém hơn

so với vận tải đường bộ và đóng vai trò là phương thức thay thế cạnh tranh cho một số phương thức vận tải chủ yếu của thị trường sau này (Ủy ban Châu Âu, 2007). Các chính sách gần đây về phát triển vận tải đường sắt EU đã chuyển dần nhu cầu sư dụng đường bộ sang đường sắt, họ thậm chí còn tăng phí đường bộ để khuyến khích việc sử dụng vận tải hàng hóa đường sắt. Phương tiện vận tải đường sắt và đường biển không chỉ giúp ASEAN phát huy hết tiềm năng của một thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất mà còn làm giảm tác động của vận tải đối với sự nóng lên toàn cầu và tình trạng thiếu năng lượng mà ASEAN, EU và các nền kinh tế khác đang phải đối mặt.

3.3.3. Vấn đề hạ tầng tài chính với quỹ gắn kết và đề xuất hợp tác công - tư

Quỹ gắn kết trong ASEAN đã được xem xét trong một thời gian dài, nhưng bị trì hoãn do tổng thu nhập của các quốc gia trong khối thấp hơn so với EU, cũng như sự miễn cưỡng của các nhà lãnh đạo ASEAN. Chênh lệch về GDP, trình độ phát triển kinh tế của mỗi nước trong khu vực trở thành rào cản cho sự đóng góp công bằng giữa các quốc gia. Quỹ gắn kết là bước tiến tới một ASEAN hợp tác lẫn nhau hơn, để thu hẹp khoảng cách giữa các quốc gia thành viên và quan trọng nhất, để giảm sự phụ thuộc vào bên ngoài.

Ngoài ra, đối với dự án hạ tầng lớn, hợp tác công - tư có thể coi là một lựa chọn tiềm năng. Một mặt, nó là nguồn tài chính bổ sung cho ngân sách quốc gia. Mặt khác, nó làm giảm sự phụ thuộc vào khoản vay nước ngoài. Tuy nhiên, hợp tác công – tư đòi hỏi sự chuẩn bị dự án kĩ càng để đạt được mức chia sẻ rủi ro thích hợp với khu vực tư nhân. Trong trường hợp của ASEAN, cần có một nỗ lực chung và các chương trình tương tự như kêu gọi đề xuất thường niên Ten-T trong EU vì lợi ích cả khu vực.

Như vậy có thể thấy, mô hình EU đã tạo thuận lợi nhất định cho việc triển khai hệ thống logistics của các quốc gia trong khu vực. Sự thành công trong việc áp dụng Cơ chế Hải quan Một cửa, sáng kiến Châu Âu một bầu trời, các chương trình truyền thông tích cực hay Chương trình Ten-T thống nhất mạng lưới giao thông đường bộ trong khối EU là những bài học kinh nghiệm quý giá trong việc xây dựng Cộng đồng Kinh tế ASEAN nói chung và hệ thống ngành logistics trong khu vực nói riêng. Tuy nhiên, có những điểm không tương đồng giữa ASEAN và EU, điều này cần được xem xét cẩn trọng khi áp dụng những mô hình tương tự trong ASEAN.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Asian Development Bank, 2010, *Logistics development and private sector competitiveness*, Business Forum for logistics.
2. Asian Development Bank, 2007, *Asian Development Outlook 2007 Update*, Manila: Asian Development Bank.
3. Asian Development Bank, 2012, *Facts and Data about Southeast Asian Infrastructure*, Approaching from http://www.adb.org/features/fast-facts-asean-infrastructure-fund at 29 March 2014.
4. Asian Development Bank Institute, 2013, *The ASEAN Economic Community: Progress, Challenges, and Prospects*, Tokyo: Asian Development Bank Institute.
5. ASEAN Secretariat, 2008, *Asean Economic Community Blueprint*, Association of Southeast Asian Nations. Approaching from http://www.asean.org/archive/5187-10.pdf at 29th March 2014.3. Bain & Company and the World Bank (2013). Enabling Trade Valuing Growth Opportunities. World Economic Forum.
6. Chairasmisak, S, 2012, *The ASEAN Economic Community and the European Union's Experience The Purpose, the Inception, the Difference, and the Issue*, Approaching from http://siampremier.com/asean-economic-community-and-the-european-unions-experience/at 29th March 2014.
7. Colliers, 2013, *Top European Logistics Hubs – European logistics*, White paper for research.
8. 5.Council of Logistics Management, 1998, *CSCMP Supply Chain Management*, Approaching fromhttp://cscmp.org/about-us/supply-chain-management-definitions at at 29th March 2014.
9. EU Business, 2012, *Germany top indirect beneficiary of EU cohesion funds: study*, Approaching from http://www.eubusiness.com/news-eu/poland-budget-czech.fhx. at 29th March 2014.
10. European Commission, 2014a, *Legislation related to the electronic customs initiative*,Approaching at: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/electronic_customs_initiative/electronic_customs_legislation/index_en.htm at 29th March 2014.

11. European Commission, 2012a, *Customs is business friendly,* Approaching at http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/facts_and_figures/customs_business_friendly_en.htm at 29th March 2014.
12. European Commission, 2012b, *Road Transport: A change of gear*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
13. European Commission, 2014b, *Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe*, Approaching from http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm at 29th March 2014.
14. Giorgi, L. and M. Schmidt, 2002, *European Transport Policy – A Historical and Forward Looking Perspective*, Published in GPS, Vol. 2 No. 4.
15. European PPP Expertise Centre, 2003, *A Guide to Guidance – Sourcebook for PPPs in TEN-Transport*, Luxembourg: European PPP Expertise Centre.
16. Hamada, Resza and Volz, 2009, *Towards Monetary and Financial Integration in East Asia*, German Development Institute, Bonn, Germany.
17. Maja I. Piecyk and Alan C. McKinnon, 2010, *Analysing Global Energy Trends in Road Freight Transport*, Supply Chain Perspective, Volume 11, Issue 2.
18. Moussis, N, 2011, *Access to European Union law, economics, policies*, 19th updated edition, Rixensart, ISBN 978-2-9601045-0-9.
19. PDP Australia Pty Ltd and Meyrick and Associates, 2005, *Promoting Efficient and Competitive Intra-ASEAN Shipping Services*, Malaysia Country Report. REPSF Project 04/001, 29 pages.
20. Runckel, C. W, 2012, *Asia Opportunities: Asean Economic Community (AEC) in 2015*, Approaching from http://www.business-in asia.com/asia/asean_economic_community.html at 29th March 2014.
21. Trairatvorakul P, 2011, *ASEAN Economic Community 2015: Opportunities or Threats?*, Speech presented at Sasin Update-Reunion 2011, Thailand.