

Logistics hàng không trong điều kiện thực thi các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới

TRẦN THẾ TUÂN*
ĐỖ THỊ THU PHƯƠNG**

Logistics là một trong những ngành nghề có triển vọng và đóng góp nhiều cho sự phát triển của đất nước. Logistics càng phát huy hiệu quả hơn trong việc hỗ trợ kết nối thúc đẩy và gia tăng sự lưu thông hàng hóa, nhất là trong thực thi hiệp định thương mại tự do (FTA) thế hệ mới. Logistics hàng không là lĩnh vực rất quan trọng và góp phần không nhỏ trong việc vận chuyển hàng hóa trong điều kiện thực thi các FTA. Bài viết này đưa ra một số thực trạng hoạt động của logistics ngành hàng không, những thách thức và một số kiến nghị giải pháp nhằm phát triển ngành logistics hàng không đầy tiềm năng trong điều kiện thực thi các FTA thế hệ mới.

KHÁI NIỆM VÀ ĐẶC ĐIỂM CỦA LOGISTICS HÀNG KHÔNG

Khái niệm logistics hàng không

Theo Luật Thương mại Việt Nam năm 2005: “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”. Theo khái niệm này, dịch vụ logistics tương tự như dịch vụ giao nhận hàng hóa, tuy nhiên đã được mở rộng cho “các dịch vụ khác liên quan tới hàng hóa”.

Logistics hàng không là dịch vụ logistics, trong đó có sự tham gia của vận tải hàng không, hoặc/và vận tải hàng không đóng vai trò chủ đạo về vận tải trong chuỗi cung ứng đó.

So với các ngành vận tải khác, vận tải hàng không là một ngành khá trẻ, chỉ mới thực sự phát triển từ những năm đầu của thế kỷ XX. Thế nhưng, ngành này đóng một vị trí rất quan trọng trong việc mở mang và thiết lập nhiều vùng kinh tế khác nhau và hơn bao giờ hết, trong nền kinh tế hội nhập hiện nay, vận tải hàng không ngày càng khẳng định được vị thế vững mạnh đó và không ngừng phát triển.

Với quan điểm như vậy, nhóm tác giả xem xét hoạt động logistics hàng không bao gồm tất cả những dịch vụ phục vụ hàng hóa có liên quan tới vận tải hàng không. Đối tượng tham gia vào dịch vụ logistics hàng không bao gồm: các hãng hàng không, các nhà vận

chuyển tích hợp, các công ty giao nhận, các doanh nghiệp cảng hàng không, các công ty phục vụ hàng hóa hàng không, cơ quan quản lý hàng không quốc gia, quốc tế...

Đặc điểm của logistics hàng không

Vận tải hàng không là một phương thức vận tải tham gia vào chuỗi cung ứng dịch vụ logistics. Do đặc thù riêng, nên thời gian để chuẩn bị cho quá trình vận tải thường phức tạp, kéo dài và có sự tham gia của nhiều đối tượng hơn so với các phương thức vận tải khác. Logistics hàng không có một số đặc điểm như sau:

- Tốc độ vận chuyển nhanh, thời gian vận chuyển ngắn. Đây là ưu điểm rất lớn của ngành hàng không, đặc biệt phù hợp với điều kiện FTA thế hệ mới, khi mà các cá nhân, doanh nghiệp đều muốn mua hàng và nhận được nhanh chóng, nhưng vẫn đảm bảo chất lượng.

- Giá cước vận chuyển cao, hàng hóa vận chuyển đặc thù (hàng giá trị cao, hàng tươi sống, hàng thời trang, thuốc, vật phẩm y tế...).

- Tính an toàn và mức độ tin cậy cao so với các phương thức khác.

- Khả năng chuyên chở bị giới hạn cả về trọng tải và kích thước hàng hóa, đồng thời kích cỡ container chứa hàng cũng khác nhau, tùy theo các dòng máy bay sử dụng.

* TS., **, Trường Đại học Công nghệ Giao thông Vận tải

- Quá trình tổ chức vận tải phức tạp do những quy định về đảm bảo an toàn, an ninh và quy định riêng của mỗi quốc gia. Logistics hàng không đòi hỏi thủ tục về giấy tờ phức tạp hơn nhiều so với các phương thức khác.

- Thiếu hạ tầng trung tâm logistics và ICD tại khu vực sân bay.

- Thiếu sự liên hệ với khách hàng cuối cùng: vận tải hàng không là phương thức vận tải có tính triệt để thấp, phải kết hợp với phương thức vận tải khác để hoàn thiện quá trình vận chuyển.

HOẠT ĐỘNG LOGISTICS HÀNG KHÔNG VIỆT NAM TRONG ĐIỀU KIỆN THỰC THI CÁC FTA THẾ HỆ MỚI

Hiệp định EVFTA đã chính thức có hiệu lực từ ngày 01/8/2020. Ngay khi Hiệp định EVFTA có hiệu lực, trên 85% số dòng thuế sẽ được xóa bỏ cho hàng hóa của Việt Nam xuất sang thị trường EU, đây là cơ hội lớn cho doanh nghiệp Việt Nam mở rộng thị trường xuất khẩu. Trong bối cảnh nền kinh tế bị ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid-19, việc thực thi EVFTA mang lại ý nghĩa quan trọng giúp bù đắp sự suy giảm của nền kinh tế, mang đến cơ hội mở rộng thị trường đa dạng hơn cho doanh nghiệp, giúp doanh nghiệp lấy lại đà tăng trưởng hậu dịch góp phần nối lại hoạt động thương mại quốc tế và chuỗi cung ứng toàn cầu.

Ngày 15/11/2021, 15 nước thành viên đã ký kết RCEP giữa ASEAN và 5 đối tác đã có FTA với ASEAN là Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Australia và New Zealand. FTA này sẽ tạo ra một thị trường rộng lớn với khoảng 2,2 tỷ người tiêu dùng, chiếm khoảng 30% dân số thế giới và quy mô GDP tới gần 27.000 tỷ USD, trở thành khu thương mại tự do lớn nhất thế giới. 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.

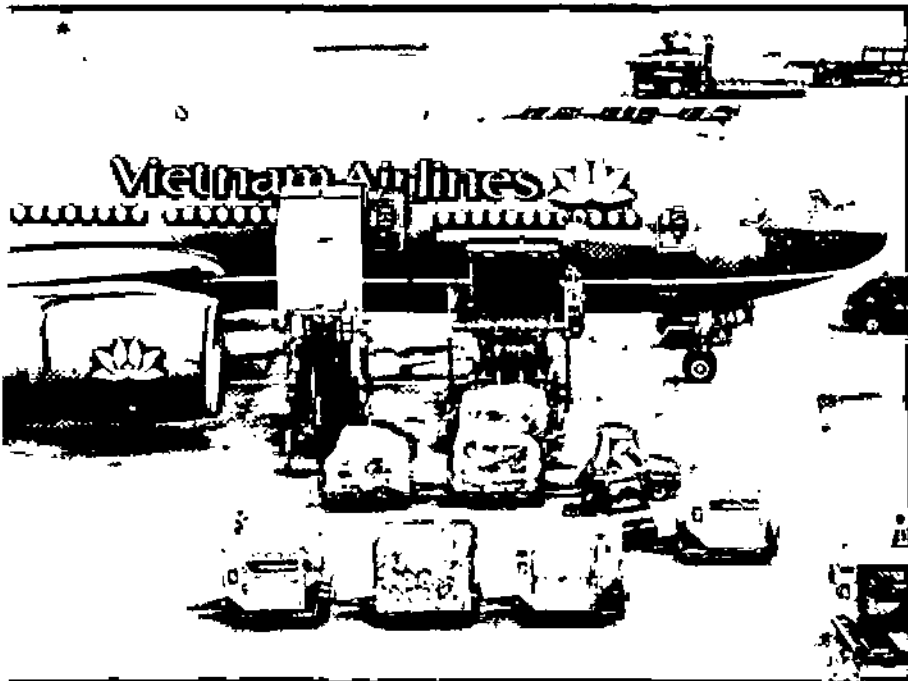
Có thể nói, các FTA thế hệ mới, như: CPTPP, EVFTA và RCEP sẽ tác động tích cực đối với doanh nghiệp và của nền kinh tế Việt Nam nhờ vào việc tiếp cận thị trường xuất khẩu có sự ưu đãi về thuế quan, tự do hóa và thuận lợi hóa thương mại, giảm được chi phí các yếu tố đầu vào bởi được chuyển giao công nghệ và nhập khẩu các yếu tố đầu vào rẻ hơn theo các điều kiện ưu đãi. Trong bối cảnh thông thương hàng hóa diễn ra mạnh mẽ, nhiều doanh nghiệp đã chọn logistics hàng không để tối ưu hóa về mặt thời gian. Cùng với đó, đại dịch Covid-19 xảy ra đã trở thành lực đẩy ngành logistics hàng không phát triển. Trong cuối năm 2020 và 5 tháng đầu năm 2021, bất chấp tình trạng tàu bay nằm la liệt tại bãi đỗ hay các hãng hàng không thua lỗ lớn, riêng mảng vận tải hàng hóa và logistics sân bay vẫn duy trì doanh thu và lợi nhuận, nhiều doanh nghiệp thậm chí còn có lãi. Điển hình như tại Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài (Noibai Cargo), trong quý I/2021, doanh nghiệp này thu hơn 166 tỷ đồng và lãi sau thuế 51 tỷ đồng, giảm không đáng kể so với quý gần nhất.

Thấy rõ tiềm năng ở mảng vận tải hàng hóa trong điều kiện thực thi FTA, một số hãng hàng không trong nước, như: Vietnam Airlines nhanh chóng đưa vào sử dụng 12 tàu bay thân rộng Boeing 787 và Airbus A350 nhằm chuyên chở hàng hóa thuần túy trên khoang khách và khoang bụng; đồng thời, tháo ghế 2 tàu bay thân hẹp Airbus 321 để chở hàng. Bamboo Airways cũng phát triển mảng vận chuyển hàng hóa và mới đây bắt đầu triển khai ưu đãi vận chuyển đặc biệt cho mặt hàng vải thiều, áp dụng trên tất cả các chặng bay nội địa của hãng bằng các dòng máy bay Airbus A320, A321 và Boeing 787-9 Dreamliner.

Đặc biệt, trong bối cảnh khó khăn của đại dịch Covid-19, Vietjet đã chính thức phát triển dịch vụ vận chuyển hàng hóa (cargo). Đây cũng là doanh nghiệp đầu tiên thành lập dịch vụ vận chuyển hàng hóa riêng trong đó có logistics, thương mại điện tử. Việc Vietjet thực hiện chuyển đổi từ máy bay chuyên chở hành khách sang máy bay vận chuyển hàng hóa đã giúp cho công ty có doanh thu tương đối tốt, đảm bảo hoạt động bình thường. Với đội máy bay tương đối lớn, trong đó có những loại máy bay thân rộng Airbus A330 có thể tải được 22-25 tấn/ngày, cùng với dự kiến tăng lượng máy bay lên khoảng 300-400 chiếc trong 5-10 năm tới, với những lợi thế này, Vietjet sẽ có những đóng góp lớn cho ngành dịch vụ logistics hàng không trong thời gian tới (Nhóm phóng viên, 2022).

Có thể nói, đại dịch Covid-19 và các FTA thế hệ mới đã thúc đẩy logistics hàng không Việt Nam phát triển, trong khi vận chuyển hành khách quốc tế trong năm 2021 chỉ đạt 500.000 khách, giảm 93%, thì vận chuyển hàng hóa lại khởi sắc khi đạt xấp xỉ 1,1 triệu tấn, tăng 21,3% so với năm 2020 (Quang Toàn, 2022).

Cũng trong năm 2021, một số doanh nghiệp thuộc Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt



Cùng với vận tải hành khách, các hãng hàng không Việt Nam thời gian qua vẫn duy trì việc kết hợp vận tải hàng hóa trong bụng máy bay

Nam (VLA) đã góp vốn thành lập Công ty Cổ phần Asean Cargo Gateway (ACG), có chuyến bay đầu tiên ngày 06/3/2021, cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường không cố định hàng tuần cho các tuyến Sài Gòn - Jakarta, Sài Gòn - Bangkok, Sài Gòn - Incheon và bước đầu là Hà Nội - Incheon với giá cước ưu đãi hơn giá thị trường 10%-20%. Tiến tới hình thành các Hub cho hàng hóa trung chuyển đi châu Âu, qua đây góp phần giải quyết khó khăn cho hàng hóa xuất - nhập khẩu bằng đường không, hiện thực hóa những lợi ích từ EVFTA.

Một số thách thức của logistics hàng không Việt Nam

Theo khảo sát của nhóm tác giả, dù có đến 5 hãng hàng không đang cùng lúc hoạt động, song vận tải hàng hóa chuyên biệt vẫn là khoảng trống của ngành hàng không Việt Nam (Việc Vietjet thực hiện chuyển đổi từ máy bay chuyên chở hành khách sang vận chuyển hàng hóa mới ở bước đầu). Thực tế, cùng với vận tải hành khách, các hãng hàng không Việt Nam thời gian qua vẫn duy trì việc kết hợp vận tải hàng hóa trong bụng máy bay hoặc bố trí lại một số hàng ghế trong khoang chở khách. Tuy nhiên, việc tận dụng để vận chuyển hàng hóa khó hiệu quả về lâu dài, bởi chở hàng dưới khoang bụng, nên khối lượng hàng hóa không lớn, chỉ từ 2-10 tấn; còn việc bỏ bớt ghế trên khoang hành khách để chở hàng chỉ phù hợp với bối cảnh đại dịch, khi chở các hàng hóa thiết yếu phục vụ công tác chống dịch, hàng viện trợ. Chính vì vậy, cộng hưởng với yếu tố hệ thống logistics chưa phát triển và chi phí vận chuyển hàng hóa cao, thì đến nay, Việt Nam mới chỉ có 2 cảng hàng không quốc tế có kho hàng hóa quốc tế lớn là Tân Sơn Nhất và Nội Bài, mà chưa có trung tâm logistics tại các cảng hàng không

quốc tế, đánh mất rất nhiều cơ hội về cạnh tranh thị phần. Sự thiếu hụt một đội bay vận tải hàng hóa chuyên dụng cũng đang khiến phần lớn thị phần vận chuyển hàng hóa Việt Nam rơi vào tay các công ty nước ngoài.

Một thách thức rất lớn đối với logistics hàng không hiện nay chính là vấn đề kết nối hạ tầng giao thông. Các hệ thống sân bay hiện nay chưa có hệ thống kho hàng, nhà ga hàng hóa. Ngoài ra, các quy định về thủ tục hải quan cũng còn nhiều hạn chế.

Bên cạnh đó, việc ứng dụng công nghệ vào lĩnh vực logistics hàng không còn hạn chế, do đặc thù chưa có doanh nghiệp vận tải hàng hóa chuyên biệt cũng như chưa có trung tâm xử lý hàng hóa quy mô lớn, các doanh nghiệp logistics hàng không còn nhỏ lẻ... Thêm nữa là vấn đề thiếu hụt nguồn nhân lực được đào tạo bài bản trong ngành logistics hàng không.

KIẾN NGHỊ GIẢI PHÁP TRONG THỜI GIAN TỚI

Hiện nay, nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong nước và nước ngoài tăng cao, khi Việt Nam cũng cố vị trí trong các chuỗi cung ứng toàn cầu và trong điều kiện thực thi các FTA thế hệ mới, từ đó điện tử đến hàng dệt may, với tổng kim ngạch xuất khẩu tăng gần 20% lên khoảng 336 tỷ USD vào năm 2021. Tuy nhiên, việc nhu cầu tăng đang đẩy chi phí xuất khẩu bằng đường hàng không lên cao. Vì thế, năng lực vận tải hàng hóa bằng đường không tăng lên có thể sẽ giúp giảm bớt áp lực cho các nhà sản xuất ở Việt Nam. Trong bối cảnh mới, để phát triển logistics hàng không, theo nhóm tác giả cần lưu ý các giải pháp sau:

Về phía Nhà nước

Chính phủ về ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi để huy động và sử dụng vốn có hiệu quả cho đầu tư phát triển logistics hàng không. Cần xây dựng chính sách thu hút đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng logistics hàng không, trong đó có việc cho phép thành lập hãng hàng không vận chuyển hàng hóa chuyên biệt và trung tâm logistics tại các cảng hàng không quốc tế, đặc biệt là các cảng hàng không quốc tế phía Nam, như: Cảng hàng không quốc tế Long Thành, Đà Nẵng, Cam Ranh, Chu Lai, Cần Thơ, Cát Bi, Liên Khương, Phú Quốc. Bởi, khi

thực thi các FTA thế hệ mới, chắc chắn sẽ thúc đẩy xuất - nhập khẩu đối với Việt Nam nhất là xuất khẩu hàng nông sản đối với các tỉnh phía Nam.

Cần thực hiện đầu tư đồng bộ để đảm bảo kết nối giao thông thuận tiện đến các cảng hàng không, đặc biệt là với các trung tâm logistics; sớm hoàn thành quy hoạch nhà ga hàng hóa; dành quỹ đất phát triển kết cấu hạ tầng hàng không theo chiến lược, quy hoạch, đặc biệt quỹ đất cho đầu tư phát triển hệ thống nhà ga hàng hóa, các kho hàng không kéo dài.

Về lâu dài, cần đẩy nhanh xã hội hóa, thay đổi thể độc quyền cảng hàng không, tạo sự cạnh tranh lành mạnh để giảm thuế, phí, cải thiện chất lượng dịch vụ, vốn nhà nước bớt phải chi cho hạ tầng hàng không, mà huy động từ các nguồn lực xã hội hóa làm sân bay, nhà ga. Đây cũng là cách biến cảng hàng không thành tổ hợp thương mại, dịch vụ và đa dạng hóa nguồn thu, giảm rủi ro cho hãng bay và cho nền kinh tế.

Về phía doanh nghiệp

Bản thân các doanh nghiệp logistics cũng phải tự phát triển đáp ứng yêu cầu của thị trường, như: xây dựng và phát triển đội ngũ nhân lực logistics chất lượng cao có đầy đủ kiến thức, kỹ năng đáp ứng được yêu cầu công việc,

phù hợp với nhu cầu thực tiễn, đặc biệt là trong môi trường làm việc quốc tế; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, hiện đại hóa phương thức quản lý và vận hành, nâng cao chất lượng, hiệu quả cung cấp dịch vụ.

Bên cạnh đó, cần đẩy mạnh hoạt động liên doanh, liên kết giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics với nhau và với doanh nghiệp sản xuất, xuất - nhập khẩu nhằm tạo lợi thế cạnh tranh và cải thiện năng lực cung cấp dịch vụ logistics. Ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số, đổi mới sáng tạo đi đôi với việc phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao. Thực hiện nhanh việc ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số và có đội ngũ cán bộ được đào tạo nghề cả về lý thuyết lẫn công nghệ có chất lượng cao, mở rộng hợp tác quốc tế sẽ giúp các doanh nghiệp 3PL mạnh lên và hình thành các 4PL dù là các doanh nghiệp nhỏ và vừa.

Về phía ngành hàng không

Ngành hàng không, với vai trò là ngành tiên phong trong tiến trình tự do hóa đời sống kinh tế thế giới, trở thành phương tiện hữu hiệu nhất để Việt Nam mở toang cánh cửa với thế giới, kết nối các chuỗi cung cấp, chuỗi hàng hóa, chuỗi giá trị và việc phục hồi của ngành hàng không sau đại dịch đóng một vai trò rất quan trọng trong việc phục hồi toàn diện kinh tế - xã hội của Việt Nam sau đại dịch Covid-19. Trong bối cảnh thực thi các FTA thế hệ mới, các doanh nghiệp hàng không cũng cần được nắm bắt các nội dung của các FTA, tận dụng cơ hội, có thể hợp tác cùng với doanh nghiệp logistics thời gian tới, để thúc đẩy logistics hàng không Việt Nam phát triển mạnh. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Quốc hội (2005). *Luật Thương mại*, số 36/2005/QH11, ngày 14/6/2005
2. Bộ Công Thương (2019, 2020). *Báo cáo logistics Việt Nam năm 2019, 2020*
3. Phan Văn Hòa (2014). *Một số vấn đề lý luận và thực tiễn phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam*, Nxb Lao động xã hội
4. Minh Hằng (2021). *IATA: Tăng trưởng vận tải hàng hóa hỗ trợ ngành hàng không phục hồi*, truy cập từ <https://bnews.vn/iata-tang-truong-van-tai-hang-hoa-ho-tro-nganh-hang-khong-phuc-hoi/196049.html>
5. Nhóm phóng viên (2022). *Việt Nam có lợi thế trở thành trung tâm logistics hàng không của khu vực*, truy cập từ <https://congthuong.vn/viet-nam-co-loi-the-tro-thanh-trung-tam-logistics-hang-khong-cua-khu-vuc-176361.html>
6. Quang Toàn (2022). *Vận tải hàng hóa qua đường hàng không năm 2021 tăng hơn 21%*, truy cập từ <https://www.vietnamplus.vn/van-tai-hang-hoa-qua-duong-hang-khong-nam-2021-tang-hon-21/762037.vnp>
7. Tổng cục Thống kê (2020). *Triển vọng phục hồi của ngành hàng không trong năm 2022*, truy cập từ <https://www.gso.gov.vn/du-lieu-va-so-lieu-thong-ke/2022/05/trien-vong-phuc-hoi-cua-nganh-hang-khong-trong-nam-2022/>
8. Đào Thanh Tùng (2022). *Nikkei: Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không ở Việt Nam hồi phục mạnh*, truy cập từ <https://bnews.vn/nikkei-van-tai-hang-hoa-bang-duong-hang-khong-o-viet-nam-hoi-phuc-manh/242826.html>
9. IATA (2019). *White Paper: The Cargo Facility of the Future*, retrieved from https://www.iata.org/contentassets/95ea6854c763444d9a6f46004e46c374/stb-cargo-white-paper-cargo-facility-future.pdf?__cf_chl_managed_tk__=kQIJKRHNU0KG_B2Vs96SRdQBxX3srbmfYjlyUoGGRY-1640061960-0-gaNycGzNCJE