

# CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ HẬU CẦN ASEAN TỪ NAY ĐẾN NĂM 2020

Vũ Thị Quế Anh\*

Cơ sở hạ tầng hậu cần (giao thông vận tải, dịch vụ kho bãi, thông tin viễn thông...) và các luật điều chỉnh thương mại, đầu tư (chứ không phải mức thuế hải quan) là những nhân tố quan trọng nhất tác động đến hoạt động thương mại và đầu tư của các nước ASEAN. Vì vậy, để hoạt động thương mại và đầu tư ASEAN phát triển và để ASEAN có thể hội nhập với thế giới thì việc tập trung vào các giải pháp phát triển dịch vụ hậu cần được coi là yêu cầu bức thiết. Bài viết phân tích một số giải pháp phát triển dịch vụ hậu cần ASEAN nhằm thúc đẩy nhanh tiến trình hình thành Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) năm 2015.

## 1. Phát triển và hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông vận tải (đường biển, đường hàng không, đường bộ, đường sắt)

Phát triển hệ thống giao thông vận tải giúp các hoạt động khác tăng năng suất,

đóng góp vào tăng trưởng kinh tế và giải quyết các vấn đề xã hội như xóa đói, giảm nghèo, giảm mức độ bất bình đẳng về phát triển giữa các vùng, khu vực. Giao thông vận tải cung cấp các tiện nghi sinh hoạt thiết yếu và nâng cao chất lượng cuộc sống. Hệ thống giao thông vận tải tốt có vai trò rất lớn tới các hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp, tạo điều kiện cho doanh nghiệp tiếp cận đến các nguồn lực sản xuất như vốn, lao động, nguyên vật liệu cũng như tới thị trường tiêu thụ, góp phần làm giảm chi phí kinh doanh.

Kế hoạch phát triển giao thông vận tải ASEAN giai đoạn 2005-2015 đưa ra mục tiêu nhằm củng cố hệ thống giao thông vận tải và hệ thống hậu cần khu vực, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất và liên kết thị trường thống nhất AEC vào năm 2015. Để tăng khối lượng vận chuyển hàng hóa trong khu vực bằng đường sắt, chính phủ Singapore quyết định đầu tư 12 tỉ USD (4/2007) vào tuyến đường sắt Downtown Line dài 40 km và phần đầu giảm thời hạn

\* Thạc sĩ, Trường Đại học Ngoại thương

hoàn thành dự án này từ năm 2018 xuống năm 2016. Bộ trưởng Giao thông vận tải Singapore ký quyết định đầu tư 14 tỉ USD (1/2008) để nâng cấp mạng lưới đường sắt công cộng trong nước. Những tuyến đường sắt mới này sẽ được hoàn thành vào năm 2018, bổ sung 48 km cho mạng lưới đường sắt trong nước hiện nay. Singapore đã tiến hành xây dựng tuyến đường sắt Circle Line, dài 33 km, đi vào hoạt động cuối năm 2009. Bên cạnh đó, Singapore còn nâng cấp thêm hệ thống xe buýt công cộng. Chính phủ Thái Lan đang có kế hoạch nâng cấp toàn bộ mạng lưới hạ tầng cơ sở đường bộ và đường sắt phù hợp với mức tiêu chuẩn quốc tế. Năm 2005, Thái Lan đã đầu tư 45 tỉ USD để phát triển cơ sở hạ tầng trong giai đoạn 2005-2010.

Đường cao tốc là một bộ phận của cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Năm 2008, chính phủ Singapore quyết định chi 28 tỉ USD để mở rộng hệ thống tàu điện ngầm cao tốc (MRT). Hiện Singapore có 3 đường MRT với tổng chiều dài 138 km. Năm 2009, một tuyến đường MRT khác dài 33 km với 29 ga được khánh thành và 2 tuyến khác đang trong quá trình xây dựng sẽ hoàn thành trong vài năm tới. Ngoài ra, tuyến đường cao tốc Thomson Line (dài 27 km với 18 ga) nối Woodlands ở phía Bắc và Vịnh Marina ở phía Nam sẽ được hoàn thiện vào năm 2018; tuyến Eastern Region Line dài 21 km nối Vịnh Marina với sân bay quốc tế Changi sẽ hoàn thành vào năm 2020.

## **2. Phát triển hệ thống cảng biển, xây dựng thêm các tuyến đường, bến cảng có dung lượng lưu thông hàng hóa lớn**

Vận tải biển được sử dụng nhiều nhất trong việc vận chuyển hàng hoá do cước phí vận chuyển rẻ. Các thành viên ASEAN (trừ Lào), đều được đánh giá là những quốc gia có tiềm năng rất lớn về hoạt động khai thác kinh tế biển bởi với bờ biển dài, có nhiều cảng, vịnh, các cảng nối liền với Thái Bình Dương rất thuận tiện cho việc xây dựng hệ thống cảng biển, xây dựng các cơ sở công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển. Hơn nữa, vị trí của ASEAN nằm tại ngã ba Đông - Tây, do vậy phát triển hệ thống cảng biển, gia tăng tính hiệu quả các dịch vụ cầu cảng và giao nhận hàng hải sẽ thúc đẩy tinh thần tranh thương mại của ASEAN trên thị trường quốc tế.

Phát triển cảng biển bao gồm việc phát triển hệ thống cầu cảng, kho bãi, cảng thông quan nội địa (ICD – Inland Clearance Depot), đầu tư các phương tiện xếp dỡ, phương tiện vận chuyển hàng hóa trong cảng cũng như phương tiện vận chuyển hàng hóa từ ICD đến cảng và ngược lại. Phát triển hậu cần gắn với quá trình phát triển hàng hải, với sự phát triển của phương thức vận chuyển bằng container, đáp ứng yêu cầu nhanh chóng, an toàn và hiệu quả. Các cảng cần đầu tư, hiện đại hóa để đủ sức tiếp nhận các tàu container thế hệ mới phù hợp với xu hướng phát triển hàng hải của thế giới. Lĩnh vực giao thông vận tải (đường sắt, đường bộ, đường sông...) cũng phải phát triển theo xu hướng này để đồng bộ hóa các khâu trong quá trình vận chuyển, giảm chi phí dịch vụ hậu cần, nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa và dịch vụ.

Singapore nổi tiếng thế giới về hệ thống cảng biển và có nhiều kinh nghiệm trong

phát triển hệ thống cảng biển. Cảng của Singapore là một trong những cảng container sầm uất nhất trên thế giới. PSA Singapore Terminals liên kết với 600 cảng trên khắp thế giới ở 123 nước thông qua 200 tuyến đường thủy vận chuyển. Singapore có hơn 4000 công ty hàng hải. Cảng hàng không quốc tế Changi của Singapore là nơi đỗ đến của 3972 chuyến bay một tuần tới 177 thành phố trên toàn thế giới. Philippin có hơn 108 cảng lớn nhỏ đều nằm dưới sự chỉ đạo quản lý của tổ chức cảng biển Philippin (Philippin Ports Authority). Ngoài ra, mạng lưới cảng biển quốc gia của Philippin còn được bổ sung thêm hàng trăm cảng khác của chính quyền thành phố, địa phương và tư nhân. Hệ thống cảng của Indonesia gồm 112 cảng lớn và 544 cảng của chính phủ cùng 1233 cảng tư nhân (phục vụ cho các khu vực xa xôi, kém phát triển).

Thái Lan có 8 cảng biển sâu quốc tế và 4 cảng tư nhân vận chuyển hàng hóa container. Klong Toey là cảng lớn nhất, có thể giao nhận 14 triệu tấn/năm. Laem Chabang – cảng lớn thứ 2 của Thái Lan phục vụ dịch vụ nhanh, hiệu quả và có thể tiếp nhận các thuyền có trọng tải tới 100.000 DWT và 73 triệu tấn/năm. Cảng Laem Chabang phục vụ cho vận tải quốc tế và hoạt động với vai trò là trung tâm của vùng Mekong. Cảng biển sâu Sriracha là cảng tư nhân lớn nhất của Thái Lan có đường vào tới rất nhiều khu công nghiệp mới. Cơ sở hạ tầng cảng biển và các dịch vụ hậu cần cảng biển của Malaysia được đánh giá vào loại tốt nhất thế giới. Cảng Klang và cảng Tanjung Pelepas của Malaysia nằm trong top 20 cảng tốt nhất thế giới có thể chuyên chở được mọi loại hàng

hóa với mức giá cả cạnh tranh nhất. Brunei, Indonesia và Philippin cũng có kế hoạch phát triển, nâng cấp các cảng biển sâu tương tự. Việc nâng cấp và phát triển cảng biển của các quốc gia ASEAN đã tác động đến xu hướng phát triển mạng lưới cảng biển trong khu vực.

Xu hướng hiện nay là đầu tư mở rộng và hiện đại hóa các cảng biển để thích nghi hơn với tàu container, trong đó sẽ xuất hiện loại tàu lớn có thể chở được 14.500 TEUs (gấp 2 lần mức chở của các tàu hiện nay, từ 6.000 TEUs đến 9.000 TEUs). Trong 10-20 năm tới, khu vực châu Á - Thái Bình Dương sẽ đầu tư 246 tỷ USD cho vận tải biển, trong đó 60% dành cho cảng biển. Bởi vậy, ASEAN cần chớp cơ hội đầu tư cho cảng biển, nếu không mặc dù có vị trí địa lý tốt, cơ hội cũng sẽ dễ dàng tuột mất.

### 3. Tập trung chú trọng phát triển công nghiệp hậu cần

Công nghiệp hậu cần được xem như công cụ rất quan trọng, tạo thuận lợi cho sự phát triển thương mại của ASEAN. Tầm quan trọng của lĩnh vực hậu cần được thể hiện rõ thông qua sự tăng trưởng nhanh của thương mại và sự đóng góp ngày càng nhiều của thương mại đối với GDP của mỗi quốc gia. Nhờ có ngành công nghiệp hậu cần rất phát triển Malaysia được xếp thứ 17 thế giới về hoạt động thương mại, xếp thứ 3 ở châu Á (sau Trung Quốc và Ấn Độ) về triển vọng kinh doanh. Malaysia có những chính sách khuyến khích các công ty cung cấp dịch vụ hậu cần xuyên quốc gia thay vì hạn chế những công ty này nhằm kích thích thương mại phát triển.

ASEAN đã đề xuất hàng loạt những biện pháp khuyến khích nhằm thu hút các công ty vào thực hiện các dịch vụ hậu cần trong toàn bộ các chuỗi cung cấp khu vực như dịch vụ chuyên chở hàng hóa, giao thông vận tải, kho chứa bến bãi, các hoạt động đóng gói, minh bạch thuế quan...

Tuy nhiên, ngành công nghiệp hậu cần ASEAN đang bị hạn chế bởi: *Thứ nhất*, thiếu các chuyên gia và lao động có kỹ năng, đặc biệt trong ngành công nghiệp dịch vụ 3PL; *Thứ hai*, đa số mạng lưới hậu cần không được thực hiện trong một quy trình liên kết chặt chẽ, dẫn đến tổng chi phí hậu cần rất lớn (chiếm tới 15-20% GDP) cao gần gấp đôi mức chi phí hậu cần của các nước phát triển; *Thứ ba*, hệ thống giao thông vận tải đường biển và hàng không kém hiệu quả và thiếu cơ sở hạ tầng trợ giúp trên mặt đất, như các kho chứa hàng và các trang thiết bị trên bến bãi đã làm cản trở sự tăng trưởng của ngành hậu cần; *Thứ tư*, chưa có nguồn nhân lực được đào tạo chuẩn cho ngành này.

Ngành công nghiệp hậu cần của ASEAN đạt mức tăng trưởng trung bình hàng năm từ 3-10% trong giai đoạn 2005 - 2010 với tổng giá trị khoảng 320 tỉ USD. Mức tăng trưởng này sẽ tạo ra động lực rất mạnh cho các nước ASEAN trong phát triển ngành công nghiệp hậu cần và trở thành vị trí trung tâm của ngành hậu cần khu vực châu Á.

**4. Thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp nội trong ngành và với các mạng hậu cần toàn cầu để tạo thành những tập đoàn qui mô lớn, những thương hiệu ASEAN trên thị trường thế giới**

Do mức độ liên kết giữa cộng đồng doanh nghiệp các nước ASEAN còn yếu, khả năng thống nhất tổ chức phân công lao động trong phạm vi khu vực rất hạn chế vì vậy cần phải liên kết các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hậu cần thành một doanh nghiệp có quy mô lớn, có khả năng thực hiện được nhiều khâu trong hệ thống các dịch vụ hậu cần nhằm phục vụ cho việc lưu chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ một cách nhanh nhất với chi phí rẻ nhất và đạt hiệu quả cao nhất. Việc liên kết không đủ mạnh của các doanh nghiệp kinh doanh hậu cần thực sự là mối nguy hiểm cho các doanh nghiệp hậu cần. Sự liên kết sâu của các nền kinh tế ASEAN có thể làm giảm tới 1/5 chi phí sản xuất hàng hóa tiêu dùng nhờ giảm chi phí giao dịch kinh doanh, giao thông vận tải và thời gian thông quan nhanh hơn. Kết quả tất yếu là làm tăng sản xuất, thương mại và đầu tư trong khu vực. Đánh giá của Ngân hàng Thế giới (WB) cho rằng, nếu chậm 1 ngày trong chuỗi cung cấp hậu cần sẽ làm giảm giá trị thương mại từ 0,5% - 1%. Trong khi đó, chỉ cần kéo dài thêm 10% thời gian để vận chuyển hàng hóa từ nhà máy tới tàu thuyền có thể làm giảm giá trị của hàng hóa nhạy cảm tới 7%<sup>1</sup>. Vì vậy, việc liên doanh liên kết để đảm bảo cho doanh nghiệp hậu cần có khả năng giao hàng đúng lượng, đúng chỗ và đúng hẹn (3 đúng) là rất cần thiết.

Trong xu hướng dịch vụ hậu cần thuê ngoài, tính liên doanh, liên kết cần thiết hơn bao giờ hết. Một công ty giao nhận có thể liên kết với một công ty về kho bãi, về vận tải, về môi giới, về hàng không tạo thành một chuỗi liên kết chặt chẽ.

## 5. Nâng cấp dịch vụ kho bãi và hệ thống thông tin viễn thông

Kho bãi (kho làm lạnh, kho dự trữ...) là nơi cất giữ nguyên nhiên vật liệu, bàn thành phẩm, thành phẩm, hàng hóa... trong suốt quá trình vận chuyển hàng hóa từ điểm đầu đến điểm cuối của dây chuyền cung ứng, đồng thời cung cấp các thông tin về tình trạng, điều kiện lưu giữ và vị trí của các hàng hóa được lưu kho. Các sản phẩm nông nghiệp ASEAN cần được giữ lạnh trước khi xuất khẩu. Kho bãi từ lâu đã trở thành một bộ phận không thể thiếu trong hệ thống dịch vụ hậu cần.

Thái Lan có khoảng 280 kho lạnh, trong đó chỉ có 13 kho có chứng nhận của Nhật Bản. Hệ thống kho lạnh sản lượng lớn, khai thác hết công suất, lợi ích kinh tế sẽ lớn vô cùng. Doanh nghiệp giữ được cân đối cung cầu, tránh được rủi ro, thiệt hại.

ASEAN vẫn chưa có hệ thống dự trữ dầu mỏ quốc gia hoặc chỉ có hệ thống dự trữ phục vụ cho mục đích thương mại. Trong 3 thập niên tới châu Á vẫn là lục địa tiêu thụ năng lượng nhiều nhất thế giới và tăng gấp 3 lần so với mức hiện nay. Tuy năng lượng thủy điện, khí đốt tự nhiên có vai trò quan trọng nhưng dầu mỏ vẫn là nguồn năng lượng chính. Các Bộ trưởng ASEAN đã thành lập nhóm nghiên cứu kế hoạch xây dựng kho dự trữ dầu mỏ. Năm 2009, lộ trình xây dựng kho dự trữ dầu mỏ khu vực gồm ASEAN và 3 nước Đông Bắc Á được triển khai và hoàn thành năm 2010.

Giải pháp ứng dụng công nghệ thông tin trong trao đổi thương mại giữa các nước

giúp cho dịch vụ hậu cần hoạt động năng suất và hiệu quả. Bởi lẽ, chi phí của các dịch vụ lập kế hoạch, sắp xếp và chuẩn bị mọi mặt cho hàng hoá để sẵn sàng chuyên chở và chi phí vận tải đơn thuần có mối quan hệ chặt chẽ, tác động qua lại với nhau trên nhiều khía cạnh. Nếu biết tận dụng công nghệ tin học để tổ chức tốt và chặt chẽ các khâu này, thì giá thành của hàng hoá sẽ giảm đáng kể, do vậy năng lực cạnh tranh được nâng cao. Dịch vụ hậu cần chỉ có thể thực hiện được nhờ những tiến bộ trong công nghệ tin học để tập hợp, xử lý thông tin. Việc sử dụng hệ thống Trao đổi thông tin điện tử (EDI – Electronic Data Interchange) với sự hỗ trợ của mạng lưới thông tin liên lạc và công nghệ xử lý thông tin đóng vai trò đặc biệt quan trọng, lưu giữ các chứng từ trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Những luồng thông tin lại cho phép giám sát được hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển.

Để thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các nước thành viên, ASEAN thành lập Quỹ công nghệ thông tin truyền thông (ICT) với số vốn ban đầu là 5 triệu USD do 10 nước trong khối đóng góp với mức đóng góp ban đầu của mỗi nước ASEAN là 500 nghìn USD và 100 nghìn USD/quốc gia mỗi năm tiếp theo, quỹ này sẽ được thông qua để góp phần phát triển hệ thống thông tin viễn thông ASEAN, triển khai nhanh Hiệp định khung về điện tử ASEAN (e-ASEAN Framework Agreement), thúc đẩy tự do hóa, khuyến khích thương mại và đầu tư về ICT và kêu gọi quốc tế hỗ trợ chương trình đánh giá nhu cầu và trình độ tin học các nước thành viên mới ASEAN (CLMV). Các Bộ trưởng đã

thống nhất 3 nguyên tắc sử dụng Quỹ bao gồm: *Thứ nhất*, bảo đảm tính hiệu quả; *Thứ hai*, có lợi cho tất cả hoặc cho hầu hết các thành viên; *Thứ ba*, quỹ chỉ nên là vốn đối ứng để thu hút đầu tư và đóng góp từ các nước đối tác và tổ chức quốc tế. Mục tiêu sử dụng Quỹ phải đảm bảo tính hiệu quả, thúc đẩy rút ngắn khoảng cách công nghệ thông tin giữa các quốc gia, hỗ trợ lẫn nhau tạo ra sự chuyển giao công nghệ, chia sẻ kinh nghiệm với các nước đối thoại để hiện thực hóa ASEAN điện tử trong tương lai.

## 6. Hiện đại hóa ngành hải quan

Hải quan là một trong những ngành chủ chốt thúc đẩy nền kinh tế. ASEAN rất quan tâm đến việc cải cách các thủ tục hải quan nhằm tạo môi trường thuận lợi hơn cho cạnh tranh và tăng trưởng kinh tế. Vì vậy, việc xây dựng một hệ thống quá cảnh hải quan chung giữa các nước ASEAN là một trong những nội dung thiết yếu để thúc đẩy thương mại nội khối.

Hiệp định cơ chế một cửa ASEAN (ASEAN Single Window- ASW2) đã được các Bộ trưởng ASEAN ký tháng 12/2005. Mục tiêu của ASW là xúc tiến hoạt động thương mại và đầu tư quốc tế bằng cách triển khai hoạt động thông quan hàng hóa nhanh chóng, góp phần xây dựng cơ chế để thực hiện chương trình Cộng đồng kinh tế ASEAN. ASW giúp đẩy nhanh việc giải phóng hàng hóa, tạo thuận lợi phối kết hợp, trao đổi dữ liệu giữa các thành viên trong khối.

Chiến lược phát triển hải quan ASEAN giai đoạn 2005-2010 đã được vạch ra tại Hội nghị Bộ trưởng Tài chính ASEAN lần thứ 9

(AFMM-9) với trọng tâm là tiếp tục hiện đại hóa ngành hải quan. Trong hiện đại hóa hải quan, việc đầu tư trang thiết bị và nhân lực là rất cần thiết. Để nâng cao phẩm giá của người làm công tác hải quan, Tổ chức hải quan thế giới (WCO) đề xuất 2 điều kiện quan trọng cần áp dụng: *Một là*, đơn giản hoá thủ tục hải quan, giảm tối đa cơ hội tiếp xúc trực tiếp giữa nhân viên hải quan với doanh nghiệp. Qua đó cũng giảm thiểu cơ hội có thể làm nảy sinh tiêu cực; *Hai là*, đẩy mạnh việc điện tử hoá hoạt động hải quan. Xây dựng đội ngũ nhân viên hải quan có chất lượng, phẩm chất tốt.

Giải pháp thực hiện cơ chế một cửa của ngành hải quan ASEAN sẽ tạo thuận lợi cho các giao dịch hàng hóa xuất nhập khẩu giữa các nước trong khu vực sẽ giảm đáng kể thời gian và chi phí, tạo điều kiện tối đa cho công tác giải phóng hàng hóa xuất nhập khẩu, đáp ứng được việc quản lý hải quan chặt chẽ từ thời điểm hàng rời nước xuất khẩu cho đến khi hàng đến nước nhập khẩu.

## 7. Vai trò của nhà nước trong việc đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực cho hoạt động hậu cần

Bên cạnh sự năng động, sáng tạo của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hậu cần, vai trò định hướng và hỗ trợ của nhà nước là rất cần thiết. Nhà nước có vai trò quan trọng đảm bảo các hoạt động kinh doanh dịch vụ hậu cần đạt hiệu quả cao. Vai trò của nhà nước được thể hiện thông qua việc tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho dịch vụ hậu cần phát triển. Để phát triển hậu cần, góp phần thúc đẩy nhanh tiến trình hình thành AEC

trong khu vực, Nhà nước cần đầu tư hợp lý cho các cảng, sân bay, cảng thông quan nội địa (ICD), đường bộ, đường sắt, đường sông, kho bãi, trang thiết bị, ngân hàng, bảo hiểm... theo một kế hoạch tổng thể, có khả năng tương tác và hỗ trợ lẫn nhau một cách hiệu quả. Bên cạnh đó, cần có các giải pháp đồng bộ của chính phủ nhằm hướng dẫn, thúc đẩy sự liên kết các doanh nghiệp giao nhận kho vận với nhau để tạo ra một doanh nghiệp đủ mạnh có khả năng cạnh tranh với doanh nghiệp cùng loại trong khu vực và trên thế giới. Nhà nước cần có chính sách thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực hậu cần, đẩy mạnh công tác đào tạo hậu cần tại các trường cao đẳng, đại học, trên đại học. Hầu hết các nước châu Á đều khan hiếm nguồn nhân lực công nghệ thông tin.

**Tóm lại,** cùng với việc thực hiện đồng bộ các giải pháp trên, để đạt được mục tiêu hình thành Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) vào năm 2015, ASEAN cần tính kỹ đến những điểm sau:

*Thứ nhất,* cần có những cam kết rõ ràng về chính trị theo từng giai đoạn. Nghĩa là tính đến những khó khăn và mức phát triển kinh tế khác nhau để quyết định thời điểm liên kết cho từng nhóm nước và đối với từng lĩnh vực. Điều quan trọng hơn cả của quá trình liên kết là ý chí chính trị bền vững và sự quyết tâm thực hiện của các nhà lãnh đạo ASEAN.

*Thứ hai,* cần có tầm nhìn và lộ trình liên kết rõ ràng. Mặc dù ASEAN đã đưa ra lộ trình liên kết cho từng lĩnh vực trong ngành hậu cần khu vực, song cần phải xác định

mục tiêu cụ thể của từng lĩnh vực trong mỗi giai đoạn.

*Thứ ba,* cần có những nguyên tắc và tính tổ chức rõ ràng. Cần tham khảo thêm kinh nghiệm của Liên minh châu Âu (EU), nhưng không coi đó là mô hình bắt chước bởi các thành viên ASEAN không dễ dàng gì giao phó chủ quyền kinh tế của mình cho một chủ thể ngoại biên (supranational body) như EU đã từng làm. Liên kết thị trường ASEAN sẽ được tiếp tục tiến hành trên tinh thần đàm phán và cùng hành động giữa các quốc gia, chứ không theo sự chỉ đạo của cường quốc bên ngoài.

*Thứ tư,* ASEAN cần phải kiên quyết khắc phục xóa bỏ dần chênh lệch phát triển giữa các nước thành viên trong khu vực như EU đã từng làm. Chênh lệch phát triển trong ASEAN chủ yếu tập trung ở 4 lĩnh vực chủ yếu (4-I), gồm cơ sở hạ tầng (Infrastructure); thu nhập (Income); liên kết (Integration) và thể chế (Institutional). Do vậy, khắc phục chênh lệch của ASEAN cần tập trung ưu tiên vào 4 lĩnh vực này – đây là cách duy nhất hướng tới cộng đồng ASEAN bền vững trong tương lai. Kinh nghiệm của ASEAN trong 3 thập kỷ qua đã khẳng định giải pháp giảm bất bình đẳng trong thu nhập góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế ASEAN nhanh hơn. Việc xóa bỏ bất bình đẳng trong thu nhập sẽ giúp tạo thêm niềm tin của các nước CLMV để đối mặt với những thách thức phía trước. Khắc phục chênh lệch phát triển giữa các thành viên cần đạt tới mức mà mỗi nước nhận thấy được lợi ích có được khi tham gia vào Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC).

**Chú thích:**

<sup>1</sup> Thitapha Wattanapruttipaisan (2006), *Priority Goods Sectors in ASEAN 8: Implications and Options in Supply-Side Strengthening*, Bureau for Economic Intergration and Finance ASEAN Secretariat Jakarta, Indônêsia.

<sup>2</sup> Cơ chế một cửa ASW được hiểu là: "một cơ chế/hệ thống cho phép việc cung cấp, xử lý dữ liệu/thông tin được thực hiện một lần, đồng thời và ra quyết định một lần, có sự điều phối giúp cho việc thông quan hàng hóa XNK nhanh chóng. Khái niệm "ra quyết định một lần" được hiểu một cách thống nhất là một điểm ra quyết định duy nhất đối với việc thông quan trên cơ sở các quyết định do các cơ quan chức năng ban hành và được gửi tới cơ quan Hải quan một cách kịp thời.

**Tài liệu tham khảo**

1. John Arnold and Theresa Villareal (2007), *Phillippine Logistics Study*. School of Labour and Industrial Relations (SOLAIR), University of the Philippines, Diliman, Quezon City.
2. John Arnold; Ruth Banomyong and Nipawis Ritthironk (2006) *Logistics Development and Trade Pacilitation in Lao PDR*.
3. Jose Tongzon (2007), *Determinants of Competitiveness in Logistics: Implication for the ASEAN Region*. Maritime Economics of Logistics. Australian Maritime College Launceston.
4. Honorio R. Vitasa (2007), *Integration of Logistics Services in ASEAN*. Bureau for Economic Integration and Finance.
5. Nguyễn Tương (2007), *Roadmap of Logistics Services in ASEAN Integration (Lộ trình hội nhập dịch vụ Logistics của ASEAN)*. Tổng cục giao thông vận tải
6. Phạm Hùng Nghị (2008), *Thay đổi mô hình cảng biển: Quy hoạch phát triển cảng biển trước yêu cầu mới*, Bào Thời báo kinh tế Việt Nam, số 217 ngày 9 tháng 9.
7. *Cung nhân lực Logistics không đủ cầu*. Bài phỏng vấn ông Bùi Ngọc Loan – chủ tịch Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS, Vietnam Economic Times , N 276 (18/11/2009)
8. Anh Thư (2009), *Khi cảng biển "đưa nở"*, Báo Sài gòn giải phóng, số ra ngày 19/11/2009.