

KINH TẾ CHIA SẺ: THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

Hoàng Văn Cường

Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương

Kinh tế chia sẻ (KTCS) có bản chất là một mô hình kinh doanh mới của kinh doanh ngang hàng, tận dụng lợi thế của phát triển công nghệ số, giúp tiết kiệm chi phí giao dịch và tiếp cận một số lượng lớn khách hàng thông qua các nền tảng số. Bên cạnh những thành tựu cơ bản trong phát triển, KTCS cũng đã bộc lộ những hạn chế nhất định, đòi hỏi cần có giải pháp quản lý nhà nước để phát triển mô hình kinh tế này một cách bền vững, đảm bảo quyền lợi của Nhà nước, doanh nghiệp và khách hàng.

Khái niệm và phân loại

KTCS (sharing economy) còn được gọi theo nhiều tên khác nhau như: kinh tế cộng tác (collaborative economy), kinh tế theo cầu (on-demand economy), kinh tế nền tảng (platform economy), kinh tế truy cập (access economy), kinh tế dựa trên các ứng dụng di động (app economy) [1]... Ranh giới giữa các khái niệm có sự đồng nhất ở một số khía cạnh, tuy nhiên nhìn chung, tất cả các tên gọi khác của mô hình KTCS đều có bản chất là một mô hình kinh doanh mới của kinh doanh ngang hàng, tận dụng lợi thế của phát triển công nghệ số, giúp tiết kiệm chi phí giao dịch và tiếp cận một số lượng lớn khách hàng thông qua các nền tảng số.

Theo phương pháp phân loại dựa theo hình thức người sở hữu tài sản và người quyết định giá, mô hình KTCS được chia ra làm 3 loại chính: mô hình nền tảng tập trung (đơn vị cung cấp nền tảng vừa sở hữu tài sản, vừa quyết định giá thành dịch vụ), mô hình nền tảng phi tập trung (đơn vị cung cấp nền tảng chỉ tạo ra môi trường kết nối, người cung cấp dịch vụ là người sở hữu tài sản và cũng là người quyết định giá thành dịch vụ), mô hình nền tảng hỗn hợp (chủ tài sản cung cấp dịch vụ với giá do nền tảng đưa ra và nền tảng cũng đóng một phần vai trò trong việc đảm bảo chất lượng sản phẩm được cung ứng ra ngoài thị trường) [2].



Thực trạng KTCS tại Việt Nam

Việt Nam là một trong những nước đầu tiên trong ASEAN cho phép thí điểm mô hình kinh doanh ứng dụng dịch công nghệ kết nối vận tải (như Uber, Grab) bắt đầu từ năm 2014. Tuy nhiên sau 4 năm hoạt động, đến tháng 4/2018, Uber đã rút khỏi thị trường Đông Nam Á và đổi lấy 27,5% cổ phần của Grab [3]. Ngay sau khi Uber rút khỏi thị trường, Việt Nam đã chứng kiến một sự phát triển mạnh mẽ, thể hiện mô hình KTCS là một mảng thị trường tiềm năng với sự xuất hiện của VATO, Gonow, T.Net... đã tạo động lực mạnh mẽ cho các doanh nghiệp truyền thống thay đổi phương thức hoạt động kinh doanh từ thủ công sang ứng dụng công nghệ.

Airbnb là một mô hình kết nối người cần thuê nhà với những gia đình có phòng trống cần cho thuê thông qua ứng dụng di động tương tự như Uber, Grab. Đây là loại hình dịch vụ tương đối mới, hoạt động theo mô hình nền tảng phi tập trung, tất cả việc thanh toán chỉ sử dụng thẻ tín dụng và thông qua Airbnb. Từ đây nhà trung gian này sẽ thu một khoản phí đối với cả người cần đặt phòng và chủ nhà. Khoản phí đối với chủ nhà ở mức 3% tổng giá trị đặt phòng, phí thu khách đặt phòng ở mức 6-12% và mức phí này sẽ hiển thị luôn trong quá trình khách sử dụng dịch vụ. Mức phí này vẫn đảm bảo người trả thấp hơn đặt phòng khách sạn qua các kênh truyền thống [4]. Ngoài ra còn nhiều dịch vụ cung cấp nền tảng

■ Diễn đàn Khoa học và Công nghệ

(platform) được ứng dụng rộng rãi như Triip.me (sử dụng nguồn lực của cộng đồng để thiết kế nên các tour du lịch trên toàn thế giới), lendbiz.vn (cung cấp nền tảng kết nối giữa bên cho vay và người đi vay)... Sự phát triển mỗi ngày của công nghệ kéo theo sự sáng tạo trong mở rộng quy mô loại hình dịch vụ như tại Grab, dịch vụ vận tải không chỉ còn giữa người với người nữa mà mở rộng hơn sang dịch vụ vận chuyển hàng hóa, vận chuyển thức ăn đáp ứng nhu cầu thực tiễn của xã hội. Trong lĩnh vực hỗ trợ gia đình, Rada là một ứng dụng kết nối người dùng với các nhà cung cấp dịch vụ về dọn dẹp vệ sinh, sửa chữa các thiết bị gia đình... Sau năm đầu hoạt động (4/2016-4/2017), Rada đã có hơn 20.000 giao dịch được hình thành với 56.000 khách hàng, hơn 1.000 nhà cung cấp và 3.500 thợ/đơn vị cung cấp...

Thành tựu cơ bản của KTCS tại Việt Nam là quy mô thị trường tăng trưởng một cách nhanh chóng: theo số liệu thống kê của của Sở Giao thông Vận tải TP Hồ Chí Minh, đến năm 2017, có tới 25.000 xe hợp đồng điện tử dưới 9 chỗ ngồi đã được cấp phù hiệu, trong đó có đến 24.000 chiếc đang tham gia mạng lưới của Grab; trong khi đó, số xe taxi truyền thống chỉ bằng 46% so với số xe tham gia mạng lưới của Grab [5]. Tại Hà Nội, đến 20/12/2017, Grab có 11.474 xe tham gia thí điểm trên địa bàn, chiếm 90,67% số lượng xe được cấp phép hoạt động trên địa bàn toàn thành phố. Đối với dịch vụ cho thuê phòng ở, cho đến nay vẫn chưa có một cơ quan cụ thể nào ở Việt Nam có một thống kê chính xác về số lượng đơn vị tham gia. Tuy nhiên, theo ông Kenneth Atkinson - Chủ tịch Grant Thornton, tính đến tháng 6/2017, ước tính có khoảng 6.500 cơ sở tham gia Airbnb ở Việt Nam và có khoảng 80% số lượng khách đặt phòng là người nước ngoài tại Việt Nam [6]. Sau 2

năm thí điểm, Grab đã vận chuyển được hàng chục triệu lượt hành khách, trong khi Nhà nước không hề mất tiền để tài trợ phát triển loại hình này, mà hoàn toàn do xã hội hoá. KTCS cung cấp các nguồn lực trong nước đến người có nhu cầu một cách nhanh chóng thông qua công nghệ. Hay nói cách khác là tận dụng một cách có hiệu quả các nguồn lực nhân rồi trong xã hội; tận dụng hiệu quả về cả thời gian và tiết kiệm chi phí.

KTCS giúp thúc đẩy kinh tế địa phương phát triển, nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế, đẩy mạnh sáng tạo trong kinh doanh: cho đến nay, không chỉ có Grab mà đã có khoảng 10 hãng taxi khác đã tham gia cung cấp ứng dụng đặt xe qua mạng, trong đó có cả các hãng taxi lớn như Vinasun, Mai Linh. Hiện nay, Hiệp hội taxi Hà Nội đã có đề xuất xây dựng một trung tâm điều hành đặt xe qua mạng. Đây là một môi trường nền tảng dùng chung cho tất cả hãng taxi, giúp mọi người khi đến Hà Nội có thể tải, truy cập phần mềm, lựa chọn hãng tùy thuộc vào tên tuổi hay giá cả đã hiển thị sẵn để cạnh tranh với Grab.

Bên cạnh những thành tựu to lớn, KTCS tại Việt Nam hiện nay cũng bộc lộ những hạn chế công tác quản lý quản lý nhà nước, khiến các cơ quan này khá lúng túng trong việc xác định bản chất và cách thức vận hành, quản lý. Nhìn chung, hầu hết văn bản pháp luật hiện hành chưa có quy định cụ thể liên quan đến KTCS như trong Luật Đầu tư năm 2014, Luật Doanh nghiệp 2014, và các quy định pháp luật khác như pháp luật về thuế, về thương mại điện tử (Luật Giao dịch điện tử 2005 và các văn bản hướng dẫn thi hành), các chính sách quy định về nghĩa vụ tài chính và các chính sách khác. Một vài trường hợp cụ thể như việc cấp giấy phép kinh doanh còn gặp vướng mắc do hoạt động này

vẫn chưa có trong danh mục ngành nghề kinh doanh. Bên cạnh đó, còn thiếu các chính sách đảm bảo cạnh tranh công bằng giữa kinh tế truyền thống và KTCS trong từng ngành cụ thể, như sự bất bình đẳng trong đăng ký kinh doanh, trong việc xác định giá thành dịch vụ...; thiếu các quy định về quản lý chất lượng sản phẩm hoặc dịch vụ để bảo vệ người tiêu dùng, đặc biệt là xác định rõ hơn nghĩa vụ về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng trong hoạt động thương mại điện tử có liên quan đến KTCS; thiếu các cơ chế, chính sách quy định rõ ràng hơn trách nhiệm của các bên trong KTCS.

Hệ thống mạng còn tiềm ẩn nhiều rủi ro, để lộ ra lỗ hổng về thông tin cho người sử dụng dịch vụ hay là các rủi ro về công nghệ trong quá trình sử dụng. Các quy định về an toàn thông tin chưa đề cập đầy đủ đến trách nhiệm các bên khi thông tin bị rò rỉ, mất mát, hay nghiêm trọng hơn là bán thông tin trái phép không được sự đồng ý của khách hàng. Về mặt thuế, đối với loại hình kinh doanh có đăng ký bất kể là theo mô hình KTCS hay theo mô hình kinh doanh truyền thống, Bộ Tài chính cũng có thể thu đủ theo loại hình kinh doanh. Tuy nhiên, hiện nay đối với các doanh nghiệp có trụ sở ở nước ngoài kinh doanh tại Việt Nam, có doanh thu tại Việt Nam, chỉ nộp được thuế thu nhập doanh nghiệp theo phương thức trực tiếp do không quản lý được đầu vào ở nước ngoài và không có trụ sở thường trú tại Việt Nam. Do vậy, gây ra sự bất bình đẳng giữa doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài. Khoảng trống về nghĩa vụ thuế của các loại công ty này trong KTCS diễn ra tại Việt Nam cần được khắc phục. Hiện còn thiếu (hoặc chưa hoàn thiện) các cơ chế, chính sách quản lý các giao dịch thanh toán điện tử xuyên biên giới để có thể giám sát việc thực hiện nghĩa vụ thuế của các đối tác

nước ngoài tham gia vào các hoạt động kinh doanh ở Việt Nam

Giải pháp quản lý nhà nước

Để phát triển bền vững KTCS và tận dụng các lợi thế, cơ hội của nó, Nhà nước cần có các giải pháp sau:

Thứ nhất, công nhận sự phát triển của KTCS là tất yếu, phù hợp với xu thế phát triển của công nghệ thông tin. KTCS không phải là một bộ phận tách rời hoặc một thành phần kinh tế riêng trong nền kinh tế. Để làm được điều đó thì cần phải tạo điều kiện cho các hoạt động KTCS phát triển đi kèm với những chính sách khuyến khích phù hợp. Hoàn thiện hệ thống pháp luật và cơ chế chính sách hiện hành để các hoạt động của KTCS được quy định và kiểm soát chặt chẽ tại Việt Nam (về đăng ký kinh doanh, thực hiện nghĩa vụ thuế, nghĩa vụ tài chính, nghĩa vụ khai báo thông tin, nghĩa vụ đáp ứng các điều kiện kinh doanh chuyên ngành, nghĩa vụ về thực hiện chính sách bảo hiểm...), đặc biệt cần quy định rõ trách nhiệm giữa các bên trong KTCS, trách nhiệm của các cơ quan nhà nước trong việc quản lý đối với mô hình kinh doanh này.

Thứ hai, xây dựng môi trường cạnh tranh bình đẳng giữa các hoạt động KTCS và truyền thống. Tận dụng tối đa tài nguyên nhưng phải đảm bảo các tiêu chuẩn phù hợp với từng lĩnh vực, ngành nghề kinh doanh cụ thể và người cung cấp dịch vụ phải có trách nhiệm đảm bảo tiêu chuẩn được đề ra. Do đó, để phát huy được lợi ích của mô hình KTCS, Nhà nước cần có các chính sách thúc đẩy mô hình này theo hướng nới lỏng các điều kiện kinh doanh truyền thống (áp dụng chung cho cả khu vực truyền thống và khu vực KTCS), đồng thời tăng cường kiểm soát, quản lý đối với mô hình KTCS trong việc cung ứng dịch vụ để tịnh tiến dần đến sự công bằng giữa truyền thống và công nghệ, gia

tăng tính cạnh tranh.

Thứ ba, nâng cao năng lực quản lý của bộ máy nhà nước trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 để khuyến khích và quản lý sự phát triển các hoạt động KTCS hiện còn đang ở mức thấp. Đổi mới quản lý nhà nước theo hướng các bộ/ngành tăng cường phối hợp với nhau trong công tác điều hành quản lý nhà nước và chia sẻ thông tin; cần có quy chuẩn chung về thu thập xử lý dữ liệu để có thể kết nối, lưu trữ, phân tích thông tin làm cơ sở đề ra các chính sách phù hợp trong bối cảnh công nghệ xóa mờ ranh giới giữa các lĩnh vực, ngành nghề. Thúc đẩy xây dựng Chính phủ điện tử giai đoạn 2020-2025; đẩy nhanh và mở rộng việc thực hiện Đề án hóa đơn điện tử cho các doanh nghiệp; thực hiện xây dựng thí điểm mô hình thành phố chia sẻ (như mô hình thành phố Seoul, Hàn Quốc).

Thứ tư, đảm bảo công tác thanh tra, kiểm tra và đảm bảo an toàn thông tin trên môi trường mạng được thực hiện tốt trong bối cảnh các hoạt động KTCS tăng lên nhanh chóng. Cụ thể, cần có những chính sách hướng dẫn các cá nhân, tổ chức trong và ngoài nước có trách nhiệm bảo mật thông tin (không cung cấp thông tin cho bên thứ ba ngoại trừ có yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền và được người có thông tin cho phép); tuyên truyền nghĩa vụ và trách nhiệm trong việc bảo mật thông tin cá nhân của người khác. Thúc đẩy giao dịch thanh toán xuyên biên giới đều phải thông qua cổng thanh toán quốc gia do một đơn vị làm chủ (đơn vị này do Ngân hàng Nhà nước cấp phép hoạt động). Xây dựng cơ chế để các bên trong hoạt động KTCS có thể kiểm soát được việc sử dụng thông tin của các nền tảng, các doanh nghiệp sử dụng dữ liệu cá nhân, tổ chức của mình theo đúng thỏa thuận giữa các bên.

Thứ năm, tăng cường nhận thức của các bên trong nền KTCS, bao gồm Nhà nước, doanh nghiệp, người dân. Mô hình KTCS là mọi người xây dựng niềm tin thông qua một mô hình cho phép các giao dịch trên môi trường mạng để thu được những lợi ích của việc chia sẻ và việc xếp hạng đánh giá ngang hàng, xác thực và trách nhiệm của bên thứ ba, bảo hiểm là cách phổ biến nhất để thiết lập sự tin tưởng như vậy giữa người dùng và nền tảng cũng như trong những người dùng ✍

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Cristiano Codagnone and Bertin Martens (2016), *Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues*, European Union.
- [2] Judith Wallenstein and Urvesh Shelat (2017), *Hoping aboard the sharing economy*, The Boston Consulting Group.
- [3] Hà Thu (2018), *Bán cho Grab, Uber chính thức rút khỏi Đông Nam Á*, <https://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/quoc-te/ban-cho-grab-uber-chinh-thuc-rutkhoi-dong-nam-a-3727755.html>.
- [4] LinkedIn (2017), *Airbnb là gì? Tìm hiểu về Airbnb Việt Nam*, <https://www.linkedin.com/pulse/airbnb-1%C3%A0-g%C3%AC-t%C3%ACmhi%E1%BB%83u-v%E1%BB%81-vi%E1%BB%87-nam-le-viet>.
- [5] Cafebiz (2017), *Số lượng xe Uber và Grab chạm mức 50.000 chiếc, gấp đôi taxi tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh*, <http://cafebiz.vn/so-luong-xe-uber-va-grab-cham>.
- [6] Như Bình (2017), *Dịch vụ 'chia sẻ phòng' Airbnb lấy khách của khách sạn*, <https://tuoitre.vn/dich-vu-chia-se-phong-airbnb-lay-khach-cua-khach-san1358899.htm>.