

PHÁT TRIỂN LOGISTICS Những vấn đề lý luận và thực tiễn

**GS.TS. ĐOÀN THỊ HỒNG VÂN
& PHẠM MỸ LÊ**

*Trường Đại học Kinh tế
TP. Hồ Chí Minh*



Chi còn ít ngày nữa năm 2012, một năm đầy khó khăn, thử thách sẽ đi qua, năm 2013 với những tín hiệu “lành ít, dữ nhiều” sẽ đến. Để giúp nền kinh tế phục hồi, doanh nghiệp lấy lại niềm tin, đòi hỏi mỗi người chúng ta phải nỗ lực, cố gắng rất nhiều, phải chịu đựng và sử dụng hiệu quả từng đồng vốn, mọi nguồn lực có được, phải chung sức, đồng lòng vượt qua gian khó... Tất cả những điều đó đều liên quan đến quản trị Logistics và chuỗi cung ứng. Vậy Logistics và dịch vụ Logistics là gì? Thực trạng Logistics ở VN hiện ra sao? Làm cách nào biến Logistics thành “chiếc đu đưa thần” có thể giúp chúng ta vượt qua thử thách? Và những giải pháp để phát triển Logistics VN trong thời gian tới, là những nội dung người viết muốn sẽ chia sẻ cùng bạn đọc trước thềm năm mới.

Từ khóa: Logistics, dịch vụ Logistics, quản trị Logistics.

1. Logistics là gì? Dịch vụ Logistics là gì?

Do tầm quan trọng đặc biệt của Logistics, nên có nhiều trường phái, nhiều tác giả nghiên cứu Logistics và đưa ra nhiều định nghĩa khác nhau về Logistics. Theo chúng tôi “Logistics là quá trình tối ưu hoá về vị trí và thời điểm, vận chuyển và dự trữ nguồn tài nguyên từ điểm đầu tiên của chuỗi cung ứng qua các khâu sản xuất, phân phối cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng, nhằm đáp ứng tốt nhất nhu cầu của người tiêu dùng với chi phí hợp lý, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế”. Logistics là một chức năng kinh tế chủ yếu, có vai trò rất quan trọng đối với nền kinh tế, nói chung, và từng doanh nghiệp, nói riêng. Logistics có mặt trong mọi lĩnh vực của cuộc sống từ sản xuất, kinh doanh cho đến y tế, giáo dục, ở đâu cần có tối ưu hóa, ở đó có Logistics, chứ không đơn giản chỉ là kho và vận. Nhưng lĩnh vực Logistics hoạt động tập trung nhất, dễ thấy nhất, chính là giao nhận vận tải, kho bãi.

Điềm lại lịch sử phát triển Logistics từ những năm 60 của thế kỷ 20 trở lại đây, ta thấy Logistics đã phát triển dưới các hình thức 1PL, 2PL, 3PL, 4PL và 5PL, trong

đó:

- Logistics bên thứ nhất (1PL – First Party Logistics) - người chủ sở hữu hàng hóa tự mình tổ chức và thực hiện các hoạt động Logistics để đáp ứng nhu cầu của bản thân. Theo hình thức này, chủ hàng phải đầu tư vào phương tiện vận tải, kho chứa hàng, hệ thống thông tin, nhân công để quản lý và vận hành hoạt động Logistics. 1 PL làm phình to bộ máy của doanh nghiệp, đối với các doanh nghiệp không có đủ quy mô cần thiết, cũng như kinh nghiệm và kỹ năng chuyên môn để quản lý và vận hành hoạt động Logistics, thì hình thức này thường làm giảm hiệu quả hoạt động kinh doanh.

- Logistics bên thứ hai (2PL – Second Party Logistics) – người cung cấp dịch vụ Logistics bên thứ hai là người cung cấp dịch vụ cho một hoạt động đơn lẻ trong chuỗi các hoạt động Logistics (vận tải, kho bãi, thủ tục hải quan, thanh toán...) để đáp ứng nhu cầu của chủ hàng, chưa tích hợp hoạt động Logistics. Loại hình này bao gồm: các hãng vận tải đường biển, đường bộ, đường hàng không, các công ty kinh doanh kho bãi, khai thuê hải quan, trung gian thanh toán...

- Logistics bên thứ ba (3PL –

Third Party Logistics) – là người thay mặt cho chủ hàng quản lý và thực hiện các dịch vụ Logistics cho từng bộ phận chức năng, ví dụ như: thay mặt cho người gửi hàng thực hiện thủ tục xuất khẩu và vận chuyển nội địa hoặc thay mặt cho người nhập khẩu làm thủ tục thông quan và vận chuyển hàng tới địa điểm đến quy định... Do đó 3PL bao gồm nhiều dịch vụ khác nhau, kết hợp chặt chẽ việc luân chuyển, tồn trữ hàng hóa, xử lý thông tin... và có tính tích hợp vào chuỗi cung ứng của khách hàng.

- Logistics bên thứ tư (4PL – Fourth Party Logistics) – là người tích hợp (integrator) – người hợp nhất, gắn kết các nguồn lực, tiềm năng và cơ sở vật chất khoa học kỹ thuật của mình với các tổ chức khác để thiết kế, xây dựng và vận hành các giải pháp chuỗi Logistics. 4PL chịu trách nhiệm quản lý dòng lưu chuyển vật tư, hàng hóa, cung cấp giải pháp chuỗi cung ứng, hoạch định, tư vấn Logistics, quản trị vận tải... 4PL hướng đến quản trị cả quá trình Logistics, như nhận hàng từ nơi sản xuất, làm thủ tục xuất, nhập khẩu, đưa hàng đến nơi tiêu thụ cuối cùng.

- Logistics bên thứ năm (5PL – Fifth Party Logistics) – là người thiết kế và tái cấu trúc lại chuỗi cung ứng, các hoạt động của 4PL, 3PL cũng như cung cấp hệ thống thông tin tích hợp để đảm bảo dòng thông tin liên tục và tăng khả năng kiểm soát toàn bộ chuỗi cung ứng. 5PL quản lý và điều phối hoạt động của các 3PL, 4PL thông qua các giải pháp thông tin liên quan đến cung và cầu trên thị trường dịch vụ Logistics điện tử. 5PL hoạt động trên nền tảng hoàn thiện dòng chu chuyển của nguyên vật liệu trên toàn chuỗi cung ứng, với mục đích

ứng dụng và phát triển các chuỗi cung ứng linh hoạt, nhằm thỏa mãn nhu cầu tất cả các thành viên trong chuỗi.

Cùng với đà phát triển của xã hội, xu hướng thuê bên ngoài (các 2PL, 3PL, 4PL, 5PL, chủ yếu là các 3PL) thực hiện các hoạt động Logistics ngày càng phổ biến, đó là các dịch vụ Logistics. Trước đây, khi nhắc đến dịch vụ Logistics, người ta thường nghĩ ngay đến các dịch vụ cơ bản: vận tải, lưu kho. Giờ đây, các dịch vụ Logistics đã phong phú hơn rất nhiều: vận tải, lưu kho, gom hàng, đóng gói, dán nhãn, lắp ghép, cross-docking, milk run, quản lý nhà cung cấp, Logistics thu hồi, hỗ trợ tài chính... Có thể chia các dịch vụ này thành 4 nhóm chính:

- Logistics đầu vào;
- Logistics trong kho hàng;
- Logistics đầu ra;
- Logistics thu hồi.

Tập hợp các nhà cung cấp dịch vụ Logistics sẽ tạo nên ngành dịch vụ Logistics.

Ở VN, trước Luật Thương mại 2005, chưa hề có những quy định về dịch vụ Logistics, mà mới chỉ có những quy định liên quan đến vận chuyển, giao nhận hàng hóa. Chỉ đến Luật Thương mại 2005, dịch vụ Logistics mới được đưa vào một mục của Luật với 8 điều (điều 233 – điều 240), bao gồm các quy định về dịch vụ Logistics, điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics, quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics; quyền và nghĩa vụ của khách hàng; các trường hợp miễn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics; giới hạn trách nhiệm; quyền cầm giữ và định đoạt hàng hóa và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics

khi cầm giữ hàng hóa.

Theo quy định tại điều 233, Luật Thương mại 2005 của VN, dịch vụ Logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc 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 đến hàng hoá theo thỏa thuận của khách hàng để hưởng thù lao. Dịch vụ Logistics được phiên âm theo tiếng Việt là dịch vụ Lô-gi-stic.

Để chi tiết hóa Luật Thương mại, ngày 5/9/2007 Chính phủ đã ban hành Nghị định số 140/2007/NĐ-CP v/v Quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stic và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stic.

Theo Điều 4 Nghị định 140, dịch vụ lô-gi-stic được phân loại như sau:

- Các dịch vụ lô-gi-stic chủ yếu ;
- Các dịch vụ lô-gi-stic liên quan đến vận tải ;
- Các dịch vụ lô-gi-stic liên quan khác.

Cách phân loại này phù hợp với Biểu cam kết về dịch vụ vận tải của VN với WTO, tuy nhiên, chưa thể hiện được những loại hình dịch vụ Logistics mới, hiện đại trong điều kiện hiện nay.

2. Thực trạng Logistics của VN

2.1. Đặc điểm thị trường dịch vụ Logistics VN

Mặc dù Logistics đã và đang phát triển mạnh mẽ trên thế giới, nhưng ở VN vẫn còn khá mới mẻ. cho đến nay, thị trường Logistics VN vẫn ở giai đoạn đầu của quá

trình phát triển, với những đặc điểm cơ bản sau:

Một thị trường có quy mô không lớn, nhưng đầy tiềm năng và hấp dẫn: VN là một nền kinh tế mới nổi, có tốc độ tăng trưởng khá cao nhưng chưa bền vững và không hiệu quả, đặc biệt, chi phí Logistics so với GDP của VN còn chiếm một tỉ trọng quá cao (Hình 1).

Hình 1 cho thấy trong khi chi phí Logistics so với GDP của Mỹ chỉ là 7,7%; của Singapore là 8%; các nước châu Âu (chủ yếu là tính cho các nước EU) là 10%; Nhật – 11%; Trung Quốc – 18%, thì của VN chiếm tới 25% GDP, trong đó chủ yếu là giá trị hàng tồn kho, một tỉ lệ quá cao! Ước tính GDP hàng năm của VN khoảng từ 100-120 tỉ USD, vậy chi phí Logistics khoảng 25-30 tỉ USD/năm. So với các nước lớn, thì con số này tương đối nhỏ, nhưng với chúng ta, con số này thật sự có ý nghĩa, chỉ cần tiết kiệm được 1% chi phí Logistics, đất nước sẽ có một khoản

tiền không nhỏ, hàng trăm triệu USD. Với các nhà hoạt động Logistics, các 3PL, thì một nước có chi phí Logistics quá lớn như vậy sẽ là một thị trường đầy hấp dẫn, thỏa sức cho họ vẫy vùng. Chính vì vậy, tại Hội thảo Logso 2010, đại diện của Mapletree Logistics đã khẳng định: “Vietnam – The L& of Opportunities”.

Năng lực về Logistics của VN chưa cao:

Trên bảng xếp hạng năng lực quốc gia về Logistics (LPI) của WB cả 3 lần xếp hạng vào các năm 2007, 2009 và 2011 VN vẫn giữ vị trí 53/155. Có những ý kiến quá lạc quan, cho rằng đây là thứ hạng cao, đáng tự hào, nhưng sự thực không phải như vậy (Bảng 1)

Bảng 1 cho thấy nếu xét theo LPI có thể chia ASEAN thành 3 nhóm nước, gồm nhóm 1 (Singapore) có trình độ phát triển dịch vụ Logistics cao nhất (nằm trong top đứng đầu thế giới), nhóm 2 (Malaysia, Thái Lan, Indonesia, VN, Philippines) có trình độ phát triển dịch vụ Logistics ở mức trung bình, nhóm 3 (Campuchia, Lào, Myanmar, Đông Timo) có trình độ phát triển dịch vụ Logistics thấp nhất, thì VN đang đứng ở khoảng cuối của nhóm 2, nghĩa là VN có trình độ phát triển dịch vụ Logistics ở mức trung bình thấp của khu vực ASEAN.

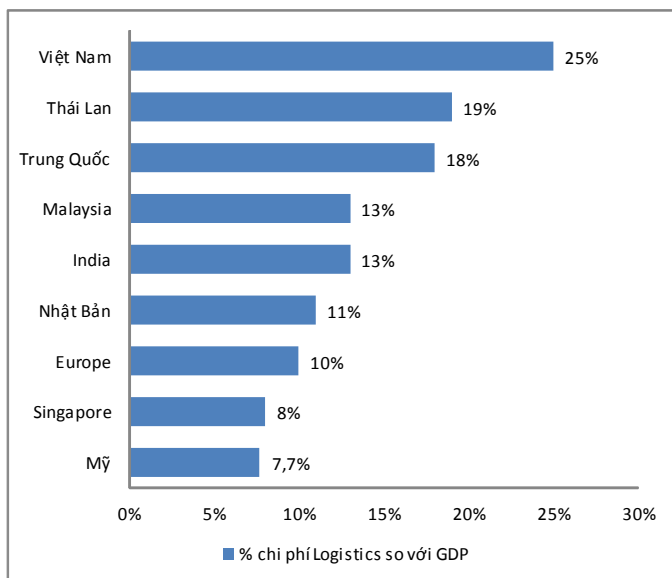
Hạ tầng cơ sở Logistics của VN yếu kém, thiếu đồng bộ, quy mô nhỏ, rời rạc. Hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động Logistics của VN hiện nay còn nghèo nàn, quy mô nhỏ, bố

Bảng 1: Chỉ số năng lực Logistics của các quốc gia ASEAN (Logistics Performance Index – LPI)

Quốc gia	Năm 2007		Năm 2009		Năm 2011	
	Thứ hạng trên thế giới	Điểm (tối đa 5,0)	Thứ hạng trên thế giới	Điểm (tối đa 5,0)	Thứ hạng trên thế giới	Điểm (tối đa 5,0)
Singapore	1	4,19	2	4,09	1	4,13
Malaysia	27	3,48	29	3,44	29	3,49
Thái Lan	31	3,31	35	3,29	38	3,18
Indonesia	43	3,01	75	2,76	59	2,94
VN	53	2,89	53	2,96	53	3
Philippines	65	2,69	44	3,14	52	3,02
Campuchia	81	2,5	129	2,37	101	2,56
Lào	117	2,25	118	2,46	109	2,5
Myanmar	147	1,86	133	2,33	129	2,37
Đông Timo	149	171				

Nguồn: Báo cáo LPI năm 2008, 2010 và 2012 của WB

Hình 1: Tỉ trọng chi phí Logistics so với GDP của một số nước



Nguồn số liệu của các nước:

Mỹ: The Journal of Commerce Online

Europe, India, Nhật: India knowledge @ Wharton

Trung Quốc: The Global Rail

Singapore, Malaysia, Thái Lan: Frost & Sullivan

(Bài trình bày của Narin Phol, Country Damco Vietnam/Cambodia, tại Hội thảo Vietnam Logso, 29/7/2010)

trí bất hợp lý. Nếu so sánh trong ASEAN thì cơ sở hạ tầng cảng biển, đường bộ, sân bay của VN chỉ xếp thứ 5. Nếu xếp hạng quốc tế, theo số liệu của Báo cáo cạnh tranh toàn cầu của WEF qua các năm, thì VN luôn bị xếp hạng rất thấp về chất lượng hạ tầng cảng, đường bộ và cung cấp điện (luôn ở mức trên 100).

Theo đánh giá của Ông Gopal R, giám đốc Bộ phận vận tải và hậu cần khu vực châu Á – Thái Bình Dương của tập đoàn Frost & Sullivan, chi phí Logistics tại VN gần như gấp đôi-gấp ba so với các nước công nghiệp khác, xuất phát từ việc thiếu thốn về hạ tầng và năng lực vận tải yếu kém.

Cạnh tranh ngày càng khốc liệt: Do nhận biết được Logistics là một lĩnh vực hoạt động đặc biệt, có thể mang lại lợi nhuận siêu ngạch, nên thời gian gần đây, ở VN, đặc biệt ở các thành phố lớn, đã xảy ra hiện tượng nhà nhà đăng ký kinh doanh Logistics, người người đăng ký kinh doanh Logistics (xin nhấn mạnh chữ “đăng ký” bởi có những người chỉ cốt đăng ký để giữ chỗ, chờ thực hiện cam kết của VN khi gia nhập WTO). Theo Sở Kế hoạch và Đầu tư TP.HCM, trung bình mỗi tuần có một công ty giao nhận Logistics được cấp phép hoạt động hoặc bổ sung chức năng Logistics. Chính vì vậy, số lượng công ty có hoạt động liên quan đến Logistics tăng lên nhanh chóng, cho đến nay tuy chưa có một tổ chức kinh tế nào thống kê một cách chính xác có bao nhiêu công ty Logistics, nhưng theo số liệu của Tổng cục Thống kê VN thì tổng số doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải, kho bãi, bưu

chính viễn thông hiện đã lên đến gần 1.000. Các doanh nghiệp này phần lớn là doanh nghiệp nhỏ, hoạt động rời rạc, đơn lẻ, mỗi doanh nghiệp chỉ biết đến lợi ích của riêng mình, thiếu hợp tác, hỗ trợ lẫn nhau, tạo nên cuộc cạnh tranh khốc liệt, chủ yếu là cạnh tranh về giá. Sắp tới đây, theo lộ trình đã cam kết với WTO, cạnh tranh sẽ gay gắt, khốc liệt hơn. Theo phân loại dịch vụ của WTO thì VN đã cam kết 17 tiểu ngành của 6 phân ngành trong dịch vụ vận tải, bao gồm: dịch vụ vận tải biển, dịch vụ vận tải đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải hàng không, dịch vụ vận tải đường sắt, dịch vụ vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải. Nghiên cứu Biểu cam kết về dịch vụ, cho thấy: Về dịch vụ vận tải biển, đây là phần cam kết có tác động nhiều nhất đến các doanh nghiệp VN, cụ thể: cho phép các công ty vận tải biển nước ngoài được thành lập liên doanh có vốn góp không quá 51% ngay sau khi VN gia nhập WTO và được phép thành lập công ty 100% vốn nước ngoài sau 5 năm kể từ khi gia nhập. Chính vì vậy, cạnh tranh trong lĩnh vực hoạt động này sẽ rất gay gắt và có tác động lớn đến các doanh nghiệp VN kinh doanh vận tải biển, làm đại lý tàu biển và đại lý vận tải. Dịch vụ vận tải đường sắt và vận tải đường thủy nội địa, các doanh nghiệp VN bị tác động ít hơn vì chỉ cam kết ở mức cho thành lập liên doanh với vốn góp của nước ngoài không quá 49%. Dịch vụ vận tải đường bộ, cam kết chỉ dừng ở mức cho phép thành lập liên doanh với tỉ lệ góp vốn của phía nước ngoài không quá 49% ngay khi gia nhập, sau 3 năm tùy

theo nhu cầu của thị trường có thể lập liên doanh với 51% vốn nước ngoài để cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa. Cam kết còn quy định, 100% lái xe của liên doanh phải là người VN. Đối với dịch vụ vận tải hàng không, hiện WTO chưa điều chỉnh dịch vụ vận tải, mà chỉ điều chỉnh các dịch vụ hỗ trợ, như: dịch vụ bán và tiếp thị sản phẩm hàng không, đặt giữ chỗ bằng máy tính, dịch vụ bảo dưỡng và sửa chữa máy bay. Cam kết của VN về các dịch vụ này khá cao, rất ít các hạn chế đối với các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài. Ví dụ: Các hãng hàng không nước ngoài được phép cung cấp các dịch vụ tại VN thông qua văn phòng bán vé máy bay của mình hoặc các đại lý tại VN; hoặc kể từ ngày gia nhập, cho phép thành lập liên doanh trong đó phần vốn góp của phía nước ngoài không được vượt quá 51%. Sau 5 năm kể từ khi gia nhập, cho phép thành lập doanh nghiệp 100% vốn đầu tư nước ngoài. Dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, bao gồm: dịch vụ xếp dỡ container, dịch vụ kho bãi, dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa và một số dịch vụ hỗ trợ khác. Trong lĩnh vực này, đối với mỗi loại dịch vụ, VN có những cam kết riêng, cụ thể, ví dụ: dịch vụ xếp dỡ container, VN cam kết: kể từ ngày gia nhập, chỉ cho phép những nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài cung cấp dịch vụ thông qua liên doanh với đối tác VN, trong đó tỉ lệ vốn góp của phía nước ngoài không quá 50%. Dịch vụ kho bãi và đại lý vận tải hàng hóa, kể từ ngày gia nhập cho phép thành lập liên doanh trong đó tỉ lệ vốn góp nước ngoài không vượt quá 51%. Sau 7 năm

kể từ khi gia nhập sẽ không hạn chế. Các dịch vụ khác, VN cam kết: kể từ ngày gia nhập các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài chỉ được cung cấp dịch vụ thông qua thành lập liên doanh với đối tác VN, trong đó tỉ lệ góp vốn của bên nước ngoài không quá 49%. Sau 3 năm kể từ khi gia nhập, hạn chế này sẽ là 51%, 4 năm sau đó, hạn chế về vốn này sẽ được bãi bỏ. Cùng với những tác động của cam kết về tiếp cận thị trường và đối xử quốc gia, các doanh nghiệp trong ngành giao thông vận tải còn chịu những tác động lớn do VN cam kết bãi bỏ những trợ cấp bị cấm theo quy định của WTO mà từ trước đến nay chúng ta vẫn áp dụng để hỗ trợ cho các doanh nghiệp. Như vậy, theo cam kết gia nhập WTO, kể từ năm 2014, các doanh nghiệp Logistics nước ngoài sẽ được phép mở công ty 100% vốn của họ tại VN. Khi đó cạnh tranh trên thị trường Logistics VN sẽ khốc liệt hơn rất nhiều.

2.2. Thực trạng ngành Logistics VN

Theo thống kê ở VN hiện có khoảng gần 1.000 công ty Logistics chính thức đang hoạt động, trong đó có khoảng 18% là công ty nhà nước; 70% là công ty TNHH, doanh nghiệp tư nhân; 10% các đơn vị giao nhận chưa có giấy phép và 2% công ty Logistics do nước ngoài đầu tư vốn. Tính đến tháng 11/2012, Hiệp hội Giao nhận Kho vận VN (VIFFAS) có 193 thành viên (161 thành viên chính thức và 32 thành viên liên kết). Mới đây, Chủ tịch VIFFAS được bầu làm Chủ tịch AFFA (Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Đông Nam Á), có thể coi đây là một

dấu mốc quan trọng trong quá trình phát triển của Hiệp hội. Kết quả điều tra cho thấy hầu hết các doanh nghiệp Logistics của nước ta có thời gian hoạt động bình quân là 5-7 năm, quy mô vốn đăng ký dưới 5 tỉ VND, thậm chí nhiều doanh nghiệp có vốn chỉ khoảng 500 triệu, thuộc loại rất nhỏ. Quy mô của doanh nghiệp còn thể hiện qua số lao động. Rất nhiều doanh nghiệp có số lượng lao động dưới 10 người, chỉ đáp ứng được một khâu đơn giản của chuỗi dịch vụ Logistics. Với quy mô vốn nhỏ, thời gian hoạt động khiêm tốn và ít nhân viên, hoạt động không có tính chuyên nghiệp, chỉ có thể cung cấp những loại hình dịch vụ đơn giản. Hầu hết các doanh nghiệp Logistics VN chưa có văn phòng đại diện ở nước ngoài. Thông tin từ nước ngoài và các công việc phải giải quyết đều do các đại lý thực hiện.

Kết quả nghiên cứu cho thấy các doanh nghiệp Logistics VN phần lớn là doanh nghiệp tư nhân, một số doanh nghiệp lớn của nhà nước thì lại chịu sự quản lý của các Bộ, ngành khác nhau, nên thường hoạt động đơn lẻ, tách rời nhau, thậm chí còn đối đầu để tranh giành khách hàng, vì vậy, sức vốn đã yếu lại càng thêm yếu. Thời gian qua các doanh nghiệp Logistics VN đã bị thua đậm các doanh nghiệp nước ngoài ngay trên sân nhà. Hội nhập đòi hỏi chúng ta phải thay đổi tư duy, thay đổi cách làm, phải liên kết lại, xây dựng chuỗi cung ứng trong ngành Logistics để tăng khả năng cạnh tranh.

Nhìn chung, ngành Logistics VN còn non yếu, phát triển chưa tương xứng với tiềm năng và

chưa đáp ứng được yêu cầu của nền kinh tế đất nước. Có thể kể ra một số nguyên nhân dẫn đến tình trạng trên:

- Chưa nhận thức đầy đủ và đúng đắn về Logistics và vai trò của Logistics.

- Hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, truyền thông và thông tin còn yếu kém.

- Khung pháp lý cho hoạt động Logistics chưa hoàn chỉnh. Vai trò định hướng của nhà nước trong phát triển ngành Logistics chưa rõ ràng và chưa có sự quan tâm đúng mức.

- Các doanh nghiệp Logistics trong nước còn nhỏ về quy mô, non về kinh nghiệm, tầm phủ kinh doanh chỉ hạn chế trong thị trường nội địa và một số nước trong khu vực, chỉ mới tập trung khai thác các khâu đơn lẻ trong toàn bộ chuỗi cung ứng, mà phổ biến là giao nhận vận tải.

- Thiếu sự liên kết trong hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp Logistics. Việc xây dựng thương hiệu Logistics VN chưa được quan tâm đầy đủ.

- Nguồn nhân lực phục vụ cho ngành Logistics còn thiếu và yếu.

3. Giải pháp phát triển ngành Logistics VN

Để phát triển hiệu quả dịch vụ Logistics tại VN, cần thực hiện các giải pháp sau:

3.1. Cần đầu tư nghiên cứu một cách bài bản về chuỗi cung ứng, Logistics, dịch vụ Logistics và phổ biến kiến thức này cho những người có quan tâm; Tránh tình trạng hiểu không thấu đáo sẽ vận dụng sai, không hiệu quả. Cần nhận thức rõ và quán triệt quan điểm: Quản trị chuỗi cung ứng và Logistics phải được đặt

ngang với các hoạt động quản trị khác. Quốc gia phải có chiến lược phát triển ngành Logistics, còn mỗi doanh nghiệp phải đặt chuỗi cung ứng trong tầm nhìn và chiến lược kinh doanh của mình. Để phục vụ cho nhu cầu trước mắt nên thành lập Nhóm công tác để nghiên cứu và triển khai dự án thành lập thí điểm một số “Trung tâm Logistics” tại các Vùng kinh tế trọng điểm, các trung tâm công nghiệp, đầu mối giao thông vận tải lớn của cả nước. Tiến tới nghiên cứu mô hình “Tập đoàn dịch vụ Logistics của VN”. Nhóm nghiên cứu gồm cán bộ của Bộ Giao thông & Vận tải, Bộ Công thương, VIFFAS, các nhà khoa học chuyên nghiên cứu về Logistics, các chuyên viên thực tế về Logistics (trong và ngoài nước)... Trên cơ sở kết quả nghiên cứu và khuyến nghị của các nhóm sẽ đề nghị Chính phủ tháo gỡ, giải quyết những vướng mắc để thành lập các tập đoàn Logistics, trung tâm Logistics trên cả nước sao cho hiệu quả.

3.2. Cần tiếp tục xây dựng một khung pháp lý hoàn chỉnh cho hoạt động Logistics. Chúng ta đã đưa vào Luật Thương mại sửa đổi 8 điều quy định về Dịch vụ Logistics (Điều 233-điều 240) và ngày 5/9/2007 Chính phủ đã ban hành Nghị định số 140/2007/NĐ-CP về việc Quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stic và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Lô-gi-stic. Khung pháp lý chung đã có, cần tiếp tục triển khai chi tiết để thực hiện. Qua đó tạo môi trường pháp lý thuận lợi cho việc phát triển dịch vụ Logistics ở VN. Để làm tốt việc này nên nghiên

cứu kỹ và rút kinh nghiệm từ các nước trong khu vực và trên thế giới, đặc biệt là Singapore và Trung Quốc.

3.3. Cần phát huy vai trò định hướng và hỗ trợ của Nhà nước (trong khuôn khổ WTO cho phép) để phát triển ngành dịch vụ Logistics. Cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ: Công thương, Tài chính, Tổng cục Hải Quan, các địa phương, các doanh nghiệp... để triển khai xây dựng và khai thác các tập đoàn Logistics, trung tâm Logistics, tránh bị tụt hậu so với khu vực và thế giới.

3.4. Cần làm tốt khâu quy hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển, sân bay, hệ thống đường giao thông, kho bãi... để phục vụ cho việc phát triển ngành dịch vụ Logistics. Trong điều kiện khó khăn hiện nay, quy hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng Logistics phải dựa trên căn cứ khoa học, phải cân nhắc kỹ lưỡng vì lợi ích quốc gia và của ngành, phải đầu tư đồng bộ, nhằm sử dụng hiệu quả vốn đầu tư, khai thác cơ sở vật chất có được một cách tốt nhất. Cần kiên quyết, triệt để chống lại hiện tượng vì lợi ích nhóm, lợi ích cục bộ địa phương nên tỉnh tỉnh đua nhau xây dựng sân bay, bến cảng, trung tâm Logistics... không những “không Logistics” mà còn gây tổn hại cho dân, cho nước. Trong quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng Logistics phải kết hợp giữa kinh tế với quốc phòng, cơ sở vật chất phục vụ Logistics đồng thời là hệ thống phòng thủ bảo vệ tổ quốc. Bên cạnh đó, còn phải chú trọng đến phát triển bền vững, những công trình phục vụ cho Logistics đồng thời là công

trình chống biến đổi khí hậu toàn cầu.

3.5. Cần tập trung phát triển hạ tầng công nghệ thông tin.

Mặc dù đã nhận thức được: trình độ ứng dụng công nghệ thông tin là điểm khác biệt cơ bản để phân biệt một doanh nghiệp giao nhận theo kiểu truyền thống với doanh nghiệp Logistics và đã có những cố gắng nhất định để trang bị, nâng cấp hạ tầng thông tin, nhưng hầu hết các doanh nghiệp Logistics VN mới chỉ dừng ở mức lập website và dùng website để giới thiệu về mình cùng những dịch vụ của mình. Trên trang web của các doanh nghiệp Logistics VN hoàn toàn không có các tiện ích khách hàng cần, như: công cụ theo dõi đơn hàng (track & trace), lịch tàu, e-booking, theo dõi chứng từ... Cần lưu ý rằng: khả năng nhìn thấy và kiểm soát đơn hàng (visibility) là yếu tố khách hàng quan tâm hàng đầu khi lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ Logistics cho mình. Sở dĩ Nike chọn APL Logistics và Maersk Logistics (Damco) vì hai công ty này có hệ thống thông tin hiện đại đủ để Nike dù ở bất cứ đâu, vào bất cứ thời điểm nào cũng có thể kiểm soát được tình hình thực hiện các đơn hàng, cũng như tình trạng hàng hóa của họ (đang ở đâu? Trong trạng thái như thế nào?). Bên cạnh đó, công nghệ thông tin hiện đại là công cụ cơ bản giúp các doanh nghiệp Logistics hàng đầu thế giới hoạt động hiệu quả, đủ sức cạnh tranh trên thương trường quốc tế. Chính vì vậy, để phát triển dịch vụ Logistics thì công việc đầu tiên phải quan tâm là tập trung phát triển hạ tầng công nghệ thông tin. Muốn thực hiện

công việc này một cách hiệu quả lại cần có tầm nhìn chiến lược và hệ thống giải pháp đồng bộ từ cấp quốc gia xuống đến các doanh nghiệp.

3.6. Tập trung, ưu tiên đào tạo nguồn nhân lực để phục vụ cho ngành dịch vụ Logistics.

Cho đến nay mới chỉ có trường Đại học GTVT-TP.HCM có ngành đào tạo Quản trị Logistics và vận tải đa phương thức ở bậc đại học, năm 2012 là năm đầu tiên trường đào tạo được 50 cử nhân Quản trị Logistics. Cần tiếp tục mở chuyên ngành đào tạo Logistics ở một số trường đại học khác và mở các Trung tâm/Viện đào tạo Logistics (có thể tham khảo mô hình của NUS và NTU, Singapore). Trước mắt, cho phép các trường đại học, các trung tâm đào tạo được liên kết với nước ngoài (với các nước có kinh nghiệm phát triển dịch vụ Logistics như Singapore, Hà Lan, Mỹ...) để mở các lớp đào tạo kiến thức về Logistics một cách bài bản. Bên cạnh đào tạo kiến thức chuyên môn, cần chú trọng đào tạo ngoại ngữ (đặc biệt là tiếng Anh) và khả năng ứng dụng công nghệ thông tin. Tìm kiếm các nguồn tài trợ trong, ngoài nước cho các chương trình đào tạo ngắn hạn. Phối hợp và tranh thủ hợp tác với các tổ chức FIATA, IATA, các chương trình hợp tác của ASEAN, Nhật, ESCAP, các Hiệp hội Logistics và các tổ chức phi chính phủ khác để có nguồn kinh phí mở các lớp đào tạo, huấn luyện thường xuyên hơn.

3.7. Tăng cường tính liên kết. Như trên đã trình bày, tính liên kết giữa các doanh nghiệp Logistics VN rất yếu, làm giảm sức cạnh tranh của ngành, đã đến

lúc các doanh nghiệp VN, nói chung, doanh nghiệp Logistics VN, nói riêng, cần ngồi lại cùng nhau, hợp tác với nhau kết thành những chuỗi chặt chẽ để có thể cung cấp cho khách hàng những dịch vụ tổng thể, hoàn hảo. Tùy theo từng điều kiện, có thể tổ chức các chuỗi liên kết dọc hoặc ngang. Chuỗi liên kết dọc: công ty giao nhận liên kết với công ty kho bãi, công ty vận tải, môi giới khai thuê hải quan... lập thành chuỗi có đủ khả năng cung cấp dịch vụ tổng thể/dịch vụ trọn gói – One Stop Shop (Dừng một lần có thể mua được tất cả những gì mong muốn) cho khách hàng. Cần lưu ý: sử dụng 3PL, sử dụng dịch vụ One Stop Shop là trào lưu trên thế giới hiện nay, bởi chúng có khả năng giúp các doanh nghiệp có thể nâng cao khả năng cạnh tranh trên trường quốc tế. Chuỗi liên kết ngang: các công ty VN liên kết với nhau để thành lập công ty Logistics đủ mạnh, đủ khả năng tổ chức và quản lý chuỗi cung ứng ổn định cho các công ty mẹ, chuẩn bị các điều kiện cần thiết để tham gia các chuỗi cung ứng, chuỗi giá trị sản xuất toàn cầu, đồng thời có đủ nhân lực, vật lực, tài lực để cung cấp các dịch vụ One Stop Shop cho khách hàng.

3.8. Tăng cường vai trò của các hiệp hội. Trải qua gần 20 năm phát triển, sứ mạng lịch sử của VIFFAS đã hoàn thành, trước những yêu cầu của thời kỳ mới, cần mạnh dạn cải tổ VIFFAS và đổi tên thành Hiệp hội Logistics VN, với nhiệm vụ trọng tâm là cầu nối với Chính phủ và các tổ chức quốc tế; Liên kết các hội viên, làm “bà đỡ” cho các chuỗi cung ứng trong ngành; Tổ chức

huấn luyện, đào tạo, tiến hành hoạt động marketing... nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành Logistics VN.

3.9. Bằng mọi biện pháp thay đổi tư duy, nhận thức và cách làm của các chủ hàng VN, giúp các chủ hàng từ bỏ thói quen “xuất FOB, nhập CIF là chủ yếu”, thay vào đó là nếp nghĩ, cách làm năng động: tùy từng hoàn cảnh cụ thể, mặt hàng cụ thể, thế và lực của mỗi bên mà linh hoạt lựa chọn quy tắc thương mại thích hợp mang lại hiệu quả kinh tế cao hơn cho doanh nghiệp, đồng thời sử dụng các dịch vụ của các công ty VN tạo điều kiện cho ngành dịch vụ Logistics VN phát triển ●

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Douglas M. Lambert, James R. Stock, & Lisa M. Ellran, *Fundamentals of Logistics Management*, Edition 1998.
- Đặng Đình Đào (2011), *Dịch vụ Logistics ở VN trong tiến trình hội nhập quốc tế*.
- Đoàn Thị Hồng Vân, *Quản trị Logistics*, NXB Thống kê, 2006.
- Đoàn Thị Hồng Vân, *Logistics – Những vấn đề cơ bản*, NXB Lao động – Xã hội, 2010
- Luật Thương mại, năm 2005
- Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 5/9/2007
- Nguyễn Hùng, “VIFFAS 19 tuổi, Logistics VN có diện mạo mới”, *VN Logistics*, 10.2012.
- Tài liệu của VIFFAS.
- Tài liệu Diễn đàn Logistics và dịch vụ cảng biển VN trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, do Ủy ban quốc gia về hợp tác kinh tế quốc tế, phối hợp với UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu và Dự án MUTRAP III VN – EU tổ chức tại Vũng Tàu, ngày 30/3/2011.
- Toàn bộ các văn kiện cam kết của VN gia nhập WTO*, NXB Lao động – Xã hội, 2006.
- www.scmvietnam.com
- www.VLR.vn