

VỀ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ HẬU CẦN (LOGISTICS) CỦA NHẬT BẢN

TS. Lê Tố Hoa

Đại học Kinh tế Quốc dân

Các nguồn tài nguyên trên trái đất là hữu hạn, nhưng ước muốn của con người lại vô cùng. Chính vì vậy, logistics đã ra đời để giúp con người sử dụng các nguồn lực (nhân lực, vật lực, tài lực) một cách tối ưu để có thể đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của bản thân và xã hội một cách tốt nhất. Thời kỳ trước, do bị ngăn trở bởi khoảng cách địa lý và điều kiện truyền thông chưa cho phép, nên chỉ có thể áp dụng logistics trong phạm vi hẹp: công ty, ngành, địa phương, quốc gia. Hiện nay, nhân loại đang bước vào nền kinh tế tri thức, mạng điện tử cho phép con người vượt qua các trở ngại về thời gian và không gian, tạo điều kiện cho logistics toàn cầu ra đời và phát triển.

Vài thập kỷ gần đây, logistics đã phát triển nhanh chóng và mang lại những kết quả rất tốt ở nhiều nước trên thế giới, như Hà Lan, Thụy Điển, Đan Mạch, Mỹ, ... Trong những năm cuối thế kỷ 20, đầu thế kỷ 21, thuật ngữ logistics được nhắc đến nhiều ở các nước Đông Á, Đông Nam Á và đặc biệt phát triển mạnh ở Nhật Bản. Bài viết phân tích tình hình, đặc điểm của dịch vụ logistics Nhật Bản và một số kinh nghiệm trong phát triển dịch vụ logistics của quốc gia phát triển nhất Đông Á này. Trên cơ sở đó, đưa ra 3 xu hướng phát triển chính của logistics trên thế giới trong thập niên đầu thế kỷ 21.

Từ khóa: dịch vụ hậu cần, xu hướng phát triển logistics, Nhật Bản

1. Logistics Nhật Bản: Tình hình và đặc điểm

Nhật Bản là một trong những quốc gia đầu tiên đề xuất và phát triển khái niệm dịch vụ logistics và Nhật Bản cũng là quốc gia có lĩnh vực logistics phát triển nhanh nhất thế giới. Nhật Bản xây dựng được những bãi kho vận từ rất sớm. Năm 1965, Chính phủ Nhật Bản xây dựng 4 trung tâm kho vận ở Kasai (phía Đông Tokyo), Hopping Island (phía Nam Tokyo), Oshima (phía Tây Tokyo) và Adachi (phía Bắc Tokyo). Năm 2001, Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng và Giao thông vận tải Nhật Bản (MLIT – Ministry of Land, Infrastructure and Transportation) ban hành kế hoạch logistics mới (New Logistics Plan) nhằm đáp ứng được 3 xu hướng và mục tiêu cơ bản: 1) *Xây dựng cơ chế logistics hiệu quả, tiên tiến;* 2) *xây dựng cơ chế logistics phù hợp với nhu cầu của xã hội;* 3) *Xây dựng cơ chế logistics có thể đảm bảo duy trì được cuộc sống người dân.*

Ngày nay Nhật Bản đã xây dựng được hơn 20 bãi kho vận logistics quy mô rộng lớn tại 22 thành phố. Nhật Bản có ngành logistics phát triển mạnh nhất thế giới. Logistics bên 3 (Third Party Logistics – 3PL)¹ ở Nhật Bản được bắt đầu từ năm 1997, khi Bộ Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản - MITI (nay là Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp)

ban hành quyền hạn của chính sách logistics và 3PL đã thực sự thu hút được sự chú ý của các doanh nhân Nhật Bản. Tăng trưởng của thị trường 3PL của Nhật Bản rất nhanh và đóng góp tới 40% trong khu vực châu Á – Thái Bình Dương năm 2006. Dự đoán thị trường 3PL của Nhật Bản sẽ tăng rất nhanh, từ mức 1 nghìn tỉ yên năm 2003 lên mức 1.8 nghìn tỉ yên năm 2013².

Trong cuộc phỏng vấn 87 công ty logistics Nhật Bản³, 72 công ty trả lời có khả năng thực hiện thành thạo các chuyên môn để nâng cao tính hiệu quả và giảm mức chi phí hậu cần, 52 công ty trả lời có khả năng hoàn thiện các công việc Quản lý chuỗi cung cấp (SCM – Supply Chain Management) và 13 công ty có khả năng tư vấn những vấn đề quản lý chung ngoài phạm vi lĩnh vực logistics.

Tháng 12/2008, Tổ hợp Thương mại Nhật Bản Mitsui Co Ltd ký 2 Hiệp định với 2 công ty phát

Bảng 1: Tăng trưởng thị trường hậu cần bên 3 (3PL) Nhật Bản (Tỉ Yên)

Năm	2003	2005	2008	2013
Thị trường 3PL	1	1.14	1.403	1.79

Nguồn: Theo dự đoán của Viện Nghiên cứu Yano

triển cơ sở hạ tầng của Ấn Độ cùng tham gia xây dựng bãi kho vận, giao thông vận tải và ngành công nghiệp logistics. tại Haryana (Haryana State Industrial and Infrastructure Development Corp – HSI-IDC). Nhật Bản sẽ đầu tư khoảng 1 tỉ USD vào dự án này. Đây là dự án phát triển ngành logistics khá lớn của Nhật Bản, dự đoán sẽ tạo ra khoảng hơn 10.000 việc làm gián tiếp và trực tiếp.

Giao thông vận tải là một bộ phận không thể thiếu của dịch vụ logistics. Với 11,48 triệu phương tiện vận tải (2006), Nhật Bản đã vượt Mỹ (11,25 triệu) để trở thành nước sản xuất nhiều phương tiện vận tải nhất thế giới. Trung Quốc đứng vị trí thứ 3 (vượt Đức) với 7,18 triệu. Sở dĩ ngành sản xuất phương tiện vận tải của Nhật Bản tăng trưởng mạnh là do:

Thứ nhất, người tiêu dùng chuộng phương tiện của Nhật Bản nhờ giảm chi phí nhiên liệu một khi xăng dầu tăng giá;

Thứ hai, sự liên tục cải tiến kiểu dáng và kỹ thuật khiến các phương tiện của Nhật Bản phù hợp với mọi đối tượng;

Thứ ba, sự giảm giá của đồng Yên Nhật tạo lợi thế cạnh tranh cho hàng hóa xuất khẩu. Do vậy, các phương tiện vận chuyển của Nhật Bản rẻ hơn so với các đối thủ khác, đặc biệt là Mỹ. Tỷ lệ thông quan tại các cảng biển và cảng hàng không tại Nhật Bản vẫn duy trì ở mức 66% (mức chuẩn dành cho các trung tâm cảng biển và cảng hàng không có tốc độ giải quyết trong 10 giây tại các khoảng giao nhau của đường cao tốc và đường bay chính). Nhật Bản cũng là quốc gia chiếm thị phần 3PL cao nhất trong khu vực châu Á – Thái Bình Dương. Những thế mạnh đó đã giúp cho Nhật Bản luôn có mức chi phí hậu cần thấp nhất trong khu vực.

Nếu xét theo các tiêu chí thủ tục hải quan, chi phí logistics, chất lượng hạ tầng cơ sở, Ngân hàng Thế giới (WB) xếp Hàn Quốc ở vị trí thứ 25/150, Nhật Bản ở vị trí thứ 6 và Đài Loan (Trung Quốc) vị trí 21 về chỉ số phát triển logistics (Logistics Performance Index LPI). Nếu xét theo tiêu chí cảng biển quốc tế lớn nhất thế giới, thì Đông Bắc Á chiếm tới 4 trong tổng số 10 top ten cảng biển của thế giới so với 1 (Singapore) của Đông Nam Á.

Ngành công nghiệp logistics Nhật Bản có một số đặc điểm cơ bản sau:

Thứ nhất, dịch vụ phân phối tại nhà bao trùm toàn bộ lãnh thổ. Hiện nay, dịch vụ phân phối tại nhà ở Nhật Bản đã hoàn toàn sử dụng công nghệ thông tin trong mọi hoạt động. Thậm chí, ngành giao thông vận tải còn cung cấp dịch vụ tư vấn để tối ưu hóa dịch vụ logistics dựa trên những kinh

nghiệm tích lũy được trong quá trình phân phối dịch vụ tại nhà.

Thứ hai, vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt chiếm tỉ lệ không nhiều. Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt của Nhật Bản nhỏ hơn so với các nước phương Tây. Nguyên nhân là do Nhật Bản là quốc đảo vận chuyển bằng xe tải vượt trội so với vận chuyển bằng đường sắt và giao thông vận tải bằng tàu thuyền được sử dụng rộng khắp. Sau khi được tư nhân hóa, Công ty Vận chuyển đường sắt Nhật Bản hiện đang trong quá trình hợp lý hóa. Hệ thống tàu chở hàng và hệ thống thông tin hàng hóa chuyên chở (FRENS) luôn được cập nhật kịp thời. FRENS áp dụng thẻ ID cho cả các côngtenơ chở hàng và các xe ca chở côngtenơ.

Thứ ba, đa số các công ty vận chuyển hàng hóa ở Nhật Bản là các công ty vừa và nhỏ (SMEs). Thông thường 99,9% các chủ tàu chở hàng hóa là các công ty có qui mô vừa và nhỏ với tổng vốn 100 triệu yên hoặc ít hơn và 300 công nhân. Tổng số các SMEs này chiếm khoảng hơn 50 nghìn công ty. Các công ty vận tải biển cũng không lớn.

Thứ tư, khối lượng vận chuyển hàng không tăng nhanh. Khối lượng vận chuyển hàng không tăng gấp 4-5 lần trong vòng 10 năm tính từ 1998. Giá trị vận chuyển đường hàng không tính bằng đồng Yên chiếm tới 28% tổng giá trị hàng hóa, trong khi khối lượng vận chuyển chỉ chiếm 0.3%.

2. Một số kinh nghiệm phát triển công nghiệp logistics Nhật Bản

Chính phủ Nhật Bản rất chú trọng đến việc sửa đổi những chính sách, đường lối công nghiệp logistics mới với mục tiêu ủng hộ công cuộc cải tổ cơ cấu thị trường và ngành công nghiệp logistics. Ưu tiên trước hết giành cho hệ thống phân phối hiệu quả và chính xác nhằm nâng cao tính cạnh tranh quốc tế. Chi phí logistics của Nhật Bản chỉ chiếm 9.53% GDP, ít hơn so với mức chi phí 10.7% GDP của Mỹ, trong đó, chi phí cho giao thông vận tải chiếm 52.66%, chi phí kho bãi chiếm 19.67%, chi phí đóng gói chiếm 6.75%, chi phí chất, dỡ hàng hóa chiếm 12.33% và chi phí hành chính chiếm 8.59%⁴. Nhật Bản chú trọng vào 2 chiến lược phát triển cơ bản sau:

Thứ nhất, tập trung hợp lý hóa dịch vụ logistics cần thành phố.

Ngay từ những năm 1960, Nhật Bản đã xây dựng và phát triển các bãi kho vận xung quanh các thành phố lớn và gần các đầu mối giao thông vận tải. Các bãi kho vận Nhật Bản đều tập trung vào việc hợp lý hóa các dịch vụ logistics thành phố. Đây là điểm khác biệt so với logistics của Đức. Logistics Nhật

Bản đóng góp rất lớn vào hoạt động phân phối sản phẩm cho các ngành công nghiệp phát triển tại các thành phố lớn. Bãi kho vận Hanshin được xây dựng từ năm 1991 là tổ hợp của 64 doanh nghiệp lớn. Bốn trung tâm kho vận của Nhật Bản tại Tokyo tạo thành một mạng lưới giao thông vận tải bao quanh thành phố và liên kết tới các điểm dịch vụ khác tạo thành mạng cung cấp dịch vụ logistics cần rộng khắp.

Thứ hai, chính phủ Nhật Bản trực tiếp chỉ đạo, dẫn dắt việc xây dựng các kho vận logistics. Chính phủ Nhật Bản giữ vai trò quan trọng trong việc xây dựng các kho vận logistics và coi việc phát triển ngành logistics hiện đại là chiến lược quan trọng để nâng cao vị thế quyền lực quốc gia. Do đó, Chính phủ Nhật Bản rất chú trọng đến hiệu quả và hoạt động kiểm soát vĩ mô ngành logistics. Những lĩnh vực sau được Chính phủ đặc biệt chú ý:

Tập trung vào việc lập kế hoạch: Bằng cách sắp xếp kế hoạch phát triển các bãi kho vận logistics và các thiết bị hậu cần, Chính phủ Nhật Bản đã chọn lựa những vị trí thích hợp ở gần các khu liên kết thành phố, bên cạnh các tuyến giao thông nội bộ và các đường giao thông huyết mạch chính nối liền các thành phố lớn để xây dựng các kho vận logistics. Kho chứa hàng được xây dựng ở gần các cảng biển lớn, có hệ thống giao thông vận tải thông suốt với tổng diện tích hơn 800.000 m² trên khắp nước Nhật. Hệ thống kho bãi cung cấp đa dạng các chức năng dịch vụ như: kho làm lạnh, kho giữ ẩm... và hàng loạt các dịch vụ bảo quản thực phẩm, thuốc men và các sản phẩm nhạy cảm khác.

Hoàn thiện các chính sách ưu đãi hỗ trợ và khuyến khích phát triển ngành công nghiệp logistics hiện đại: Bằng cách hoàn thiện hệ thống đường xá, nâng cấp hệ thống giao thông vận tải đường sông, biển, giảm tắc nghẽn giao thông đường bộ thành phố và phát triển mạng lưới giao thông vận tải liên kết, Chính phủ Nhật Bản ban hành hàng loạt chính sách khuyến khích thích hợp như giảm một số sự điều chỉnh, thành lập những tổ chức liên kết và cung cấp sự trợ giúp chính thức. Chính phủ Nhật Bản thường bán đất với giá thấp để xây dựng các kho vận. Do vậy, nhiều công ty tư nhân đã vay tiền ngân hàng để xây dựng các kho bãi. Ngoài ra, chính phủ Nhật Bản còn dành một khoản cho vay ưu đãi cho các công ty tư nhân và giúp họ hoàn thiện các kho vận.

Chính phủ Nhật Bản đầu tư vốn để xây dựng kho vận: Năm 1997, chính phủ soạn thảo đề cương kế hoạch hoàn chỉnh đối với ngành logistics, giành khoản kinh phí lớn để xây dựng cơ sở hạ tầng bao gồm đường sắt, đường bộ, đường hàng không và cơ sở cầu cảng. Ví dụ, trung tâm logistics lớn và phát

triển nhất của Nhật Bản là trung tâm giao nhận hàng hóa Hopping Island với chi phí xây dựng là 57,2 tỷ yên. Trong đó, 70% là chi phí của các tổ chức tài chính trung tâm, 20% chi phí của các ngân hàng địa phương và 10% chi phí là của các doanh nghiệp.

Hiện tại, Nhật Bản sở hữu một hệ thống logistics qui hoạch trên toàn bộ lãnh thổ. Hệ thống đường cao tốc đã bao trùm lên tất cả 4 đảo lớn của đất nước. Các đường cao tốc này đã xuyên suốt tới tận đảo Honshu, Kyushu ở phía Nam và đảo Hokkaido ở phía Bắc. Tất cả các đảo đều được nối liền bởi các cầu xuyên đại dương và các đường hầm xuyên biển. Mạng lưới thông tin bao trùm khắp nơi trên đất nước Nhật Bản. Tính hiệu quả của dịch vụ logistics Nhật Bản đã vượt cả châu Âu, châu Mỹ và trở thành quốc gia cung cấp dịch vụ logistics số 1 trên thế giới.

3. Xu hướng phát triển của logistics trên thế giới

Xu thế tất yếu của thời đại ngày nay là toàn cầu hoá nền kinh tế thế giới. Bất kỳ một quốc gia hay ngành nghề nào, không phân biệt lớn hay nhỏ, mới hay cũ, muốn tồn tại và phát triển phải chấp nhận và tích cực tham gia vào xu thế mới này. Toàn cầu hoá làm cho giao thương giữa các quốc gia, các khu vực trên thế giới phát triển mạnh mẽ và đương nhiên sẽ kéo theo những nhu cầu mới về vận tải, kho bãi, các dịch vụ phụ trợ... Xu thế mới của thời đại sẽ dẫn đến bước phát triển tất yếu của logistics- logistics toàn cầu (Global Logistics).

Theo dự báo, trong vài thập niên đầu thế kỷ 21 logistics sẽ phát triển theo 3 xu hướng chính sau:

Thứ nhất, xu hướng ứng dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử ngày càng phổ biến và sâu rộng hơn trong các lĩnh vực của logistics, như: hệ thống thông tin quản trị dây chuyền cung ứng toàn cầu, công nghệ nhận dạng bằng tần số vô tuyến... Nhờ có mạng điện tử, thông tin được truyền càng nhanh và chính xác, các quyết định trong hệ thống logistics càng hiệu quả.

Thứ hai, phương pháp quản lý logistics kéo (Pull) ngày càng phát triển mạnh mẽ và dần thay thế cho phương pháp quản lý logistics đẩy (Push) theo truyền thống. Quản lý logistics – hoặc dựa trên logistics kéo hoặc logistics đẩy– là rất cần thiết nhằm cắt giảm chi phí. Trong các nền kinh tế dựa trên logistics đẩy trước đây, cắt giảm chi phí được thực hiện thông qua sự hợp nhất, liên kết của nhiều công ty, sự sắp xếp lại các nhà máy dựa trên sự nghiên cứu các nguồn nguyên liệu thô và nhân lực rẻ hơn, sự tự động hóa hoặc quá trình tái cơ cấu công nghệ, kỹ thuật trong các nhà máy. Những sự

cải tiến này đã giúp các công ty tăng năng suất lao động và cắt giảm chi phí logistics. Ngày nay, nguồn thu lợi nhuận từ quá trình nâng cấp và cải tiến này đã được thực hiện trên qui mô lớn hơn trong hầu hết các khu vực sản xuất chế tạo.

Nền sản xuất dựa trên logistics kéo đổi lập hẳn với cơ chế logistics đẩy truyền thống trước đây – đó là cơ chế sản xuất được điều khiển bởi cung (supply - driven) và được dẫn dắt, chỉ đạo theo một kế hoạch sản xuất đã được sắp đặt trước. Trong hệ thống sản xuất điều khiển bởi cung, các thiết bị và sản phẩm hoàn thiện được “đẩy” vào các quá trình sản xuất hoặc chuyển vào các nhà kho lưu trữ theo sự sắp sẵn của công suất máy móc. Rõ ràng, cơ chế sản xuất dựa trên logistics đẩy không thực tế và phù hợp với nhu cầu người tiêu dùng, dẫn đến sự dư thừa và lãng phí. Logistics kéo là quá trình sản xuất được dẫn dắt bởi hoạt động trao đổi mua bán trên thực tế hơn là dự đoán mức nhu cầu. Cơ chế “hậu cần kéo” (logistics kéo) chỉ sản xuất những sản phẩm đã được bán hoặc được khách hàng đặt hàng mua. Chuỗi cung cấp logistics kéo liên kết quá trình kế hoạch hóa sản xuất và quá trình thiết kế với việc phân phối các sản phẩm sản xuất. Đây chính là mô hình được điều khiển bởi cầu (demand – driven) nhằm mục tiêu chính là đáp ứng được nhu cầu dự trữ cuối cùng của người tiêu dùng. Trong khi, cơ chế logistics “đẩy” hạn chế khả năng liên kết giữa các nhà cung cấp, nhà sản xuất và nhà phân phối, thì logistics “kéo” đã đạt được mức thành công cao hơn và tính hiệu quả của quá trình liên kết. Hơn nữa, sự trao đổi số lượng cầu cần (demand data) bao gồm cả số lượng mua bán cần thiết sẽ giúp thống nhất hội tụ giữa mức cung của người sản xuất với cầu của người tiêu dùng.

Thứ ba, xu hướng thuê dịch vụ logistics từ các công ty logistics chuyên nghiệp ngày càng phổ biến. Toàn cầu hoá nền kinh tế càng sâu rộng, tính cạnh tranh lại càng gay gắt trong mọi lĩnh vực của cuộc sống. Trong lĩnh vực logistics cũng vậy, để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng, ngày càng có nhiều nhà cung cấp dịch vụ Logistics ra đời và cạnh tranh quyết liệt với nhau. Bên cạnh những hãng sản xuất có uy tín đã gặt hái được những thành quả to lớn trong hoạt động kinh doanh nhờ khai thác tốt hệ thống Logistics như: Hawlett - Packerd, Spokane Company, Ladner Buiding Products, Favoured Blend Coffee Company, Sun Microsystems, SKF, Procter & Gamble,... tất cả các công ty vận tải, giao nhận cũng nhanh chóng chớp thời cơ phát triển và trở thành những nhà cung cấp dịch vụ logistics hàng đầu thế giới với hệ thống logistics toàn cầu như: TNT, DHL, Maersk Logistics, NYK Logistics, APL

Logistics, MOL Logistics, Kuehne & Nagel, Schenker, Birkart, Ikea,... Để tối ưu hoá, tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp, nếu như trước đây, các chủ sở hữu hàng hóa lớn thường tự đứng ra tổ chức và thực hiện các hoạt động logistics để đáp ứng nhu cầu, giờ đây việc đi thuê các dịch vụ logistics ở bên ngoài ngày càng trở nên phổ biến.

Hiện nay số lượng các công ty logistics thuê ngoài (outsourcing logistics) ở Nhật Bản ngày càng tăng do hoạt động quản lý chuỗi cung cấp (SCM)⁵ toàn cầu ngày càng trở nên phức tạp và cần thiết cho tính cạnh tranh quốc tế của Nhật Bản. Các công ty logistics thuê ngoài đáp ứng được các dịch vụ hậu cần liên kết toàn cầu với chi phí thấp và hiệu quả. Các ngành công nghiệp tăng trưởng nhanh đang cố gắng đáp ứng những yêu cầu thuê ngoài bằng việc cung cấp các dịch vụ hậu cần bên 3 (3PL). Chính phủ Nhật Bản đề xuất chính sách ủng hộ ngành công nghiệp logistics thông qua việc cung cấp các dịch vụ logistics hiện đại và phù hợp nhằm đáp ứng được xu hướng logistics thuê ngoài – cuộc cách mạng trong kinh doanh hiện nay. Công nghiệp logistics Nhật Bản hiện đang phải đối diện với xu hướng cạnh tranh gay gắt của các đối thủ nước ngoài và sẽ gây cản trở tốc độ tăng trưởng 3PL của Nhật Bản. Tuy nhiên, thị trường logistics trong nước của Nhật Bản đã hoàn toàn được cách ly khỏi cuộc cạnh tranh bên ngoài. Xu hướng phát triển mới đang trở dậy trong ngành công nghiệp hậu cần Nhật Bản.

4. Một số bài học cho phát triển dịch vụ hậu cần Việt Nam

Thứ nhất, cần hoàn thiện xây dựng cơ sở hạ tầng (đường biển, đường hàng không, đường bộ, đường sắt...). Sắp xếp lại các cảng vận chuyển. Thành lập các trung tâm logistics phân phối tại các trọng điểm kinh tế để tập trung hàng xuất, nhập khẩu và thành phẩm. Xây dựng nhà ga hàng hóa chuyên dụng với các khu vực giao hàng, tiếp nhận, chuyển tải... tại các sân bay quốc tế theo qui trình nghiệp vụ như các nước trong khu vực. Hiện đại hóa các kho chứa hàng và phân phối.

Thứ hai, tiêu chuẩn hóa các qui định. Thống nhất hóa, tiêu chuẩn hóa tên hàng và mã hàng hóa. Xây dựng khung pháp lý mở và chọn lọc, đảm bảo tính nhất quán, thông thoáng và hợp lý trong các văn bản, quy định liên quan đến lĩnh vực logistics, với mục đích tạo cơ sở cho một thị trường logistics minh bạch. Hệ thống pháp luật phải được điều chỉnh để ngày càng phù hợp với yêu cầu phát triển nền kinh tế thị trường và phù hợp với những cam kết khi gia nhập WTO.

Thứ ba, tin học hóa thủ tục hải quan. Các qui

định hải quan về giấy phép, đại lý khai quan, chứng từ xuất nhập khẩu phải phù hợp với thông lệ của các nước trong khu vực ASEAN, châu Á... đặc biệt trong giao nhận vận tải hàng không để giúp cho qui trình thông quan nhanh. Xem xét khả năng sát nhập nhóm cung ứng dịch vụ logistics theo nhóm 3-4 đơn vị để đủ sức cạnh tranh với các công ty đa quốc gia.

Thứ tư, khuyến khích việc sử dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics. Mặc dù các doanh nghiệp có áp dụng công nghệ thông tin vào hoạt động kinh doanh logistics, song vẫn còn kém xa so với các công ty logistics nước ngoài. Cụ thể cần xây dựng hệ thống phần mềm TMS (Transport Management System) hoặc WMS (Warehouse Management System). Với những hệ thống này sẽ giúp các doanh nghiệp giảm chi phí, nâng cao năng suất lên rất nhiều. Thực hiện các phương pháp công nghệ logistics tiên tiến như quản trị chuỗi cung ứng SCM (supply chain management) hay giao hàng đúng thời điểm JIT (just in time) trong thiết kế luồng vận tải nhiều chặng và sắp xếp các công đoạn trong dây chuyền cung ứng dịch vụ logistics.

Thứ năm, thực hiện đào tạo và đào tạo lại nguồn nhân lực cho ngành logistics. Không những thiếu, nguồn nhân lực Việt Nam còn yếu về chuyên môn, nghiệp vụ, cho nên khả năng cạnh tranh của ngành logistics yếu so với các hãng logistics nước ngoài có thế mạnh về vốn, công nghệ, đội ngũ nhân lực giàu

kinh nghiệm, chuyên môn cao. Trong khi các chuyên gia được đào tạo chuyên nghiệp về lĩnh vực logistics vẫn còn quá ít so với yêu cầu phát triển. Việc xây dựng và đào tạo nguồn nhân lực phải luôn được cập nhật, đổi mới, có sự hỗ trợ ngân sách, các nguồn tài trợ của Chính phủ, các Bộ cho ngành logistics.

Thứ sáu, vai trò của Nhà nước. 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 nâng cao khả năng cạnh tranh với doanh nghiệp cùng loại trong khu vực và trên thế giới. Trước thực trạng chung của hiện nay ở Việt Nam, bất kể ngành nào, việc “liên kết” cũng được coi là cứu cánh trước sự “cạnh tranh” mạnh mẽ của các doanh nghiệp nước ngoài. Với ngành logistics, sự cạnh tranh được dự báo sẽ khốc liệt hơn nhiều bởi hậu cần được coi là ngành thương coa lợi nhuận cao. Hiện tại, liên kết giữa các doanh nghiệp logistics Việt Nam còn yếu, lỏng lẻo, không có nối mạng với mạng logistics toàn cầu. Nếu không liên kết các doanh nghiệp logistics sẽ có thể thua ngay trên sân nhà. Trong xu hướng outsourcing, tính 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. □

1. Người cung cấp 3PL là người thay mặt cho chủ hàng quản lý và thực hiện các dịch vụ logistics. Do vậy, 3PL tích hợp các dịch vụ khác nhau, kết hợp chặt chẽ việc lưu chuyển hàng hóa và xử lý thông tin trong dây chuyền cung ứng. Hiện nay, 3PL đang phát triển mạnh ở các nước có kinh tế phát triển.

2. Theo đánh giá của Viện Nghiên cứu Yano (Yano Research Institute), Nhật Bản.

3. Theo đánh giá của Viện Nghiên cứu Yano, năm 2003

4. Theo số liệu của Hiệp hội Hệ thống hậu cần Nhật Bản (Japan Logistics System Association) hàng năm.

5. Quản lý chuỗi cung cấp (SCM - Supply Chain Management) là phương thức tối ưu hóa những yêu cầu của khách hàng với mức chi phí thấp nhất và ít tiêu tốn thời gian nhất.

Tài liệu tham khảo:

1. Bahar Barami (2001), *Productivity Gains from Pull Logistics: Tradeoffs of Internal and External Costs*. Paper presented at the Transportation Research Board (TRB). Conference on Transportation and Economic Development. Portland. Oregon.

2. Bang Ho- Kyung (2004). “ *Toward an Integrated Logistics System in Northeast Asia*. East Asian Review, Vol 16, N 2, Summer.

3. David Hummels (Purdue University); Jitendra N. Bajpai (World Bank) and Robin Caruthers (World Bank) (2005): “*Trade and Logistics: An East Asian Perspective*” Institute for Southeast Asia Studies.

4. Fuhua Wang (2008), *Inspiration and Reference from Japanese Logistics Parks Construction and Development*. Asian Social Science, Vol 4, N6, June. <http://www.ccsenet.org/journal.html>.

5. JETRO (2005), *Growing Demand for Third – Party Logistics is Transforming Japan’s Logistics Industry*. Invest Japan, N 10, Autumn, 2005.