

Logistics - một hình thức dịch vụ cần được đẩy mạnh ở Việt Nam

Nguyễn Quốc Luật*, Nguyễn Thị Bích Ngọc**

Logistics có ý nghĩa quan trọng trong việc tạo nên lợi thế cạnh tranh của các quốc gia. Năm 1997, Việt Nam mới có văn bản pháp luật đầu tiên định nghĩa hoạt động này tại Luật Thương mại. Tuy nhiên hoạt động này vẫn chưa được các doanh nghiệp trong nước khai thác hết tiềm năng; chưa có sự chuẩn bị tốt về tiềm lực, nhân lực và kinh nghiệm. Mấy năm gần đây, thị trường logistics đã có bước phát triển nhanh với hơn 900 doanh nghiệp đang hoạt động, đã có nhiều khởi sắc và kỳ vọng. Bài viết tập trung phân tích những tiềm năng, dẫn chứng những khởi sắc và gợi ý một số giải pháp nhằm đẩy mạnh hoạt động này ở Việt Nam.

Từ khóa: Logistics, Luật Thương mại, Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS), chuỗi giá trị gia tăng.

1. Đặt vấn đề

Theo Unescap (Ủy ban kinh tế và xã hội Châu Á–Thái Bình Dương) thì logistics là việc quản lý dòng chu chuyển và lưu kho nguyên vật liệu, quá trình sản xuất thành phẩm và xử lý các thông tin liên quan từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ theo yêu cầu của khách hàng. Tuy nhiên, ở nước ta khái niệm logistic chưa được hiểu một cách đúng đắn. Người ta cho rằng logistic chỉ là hậu cần hoặc đơn thuần là sự kết hợp giữa vận tải và kho bãi. Chính vì vậy, nhiều doanh nghiệp ở Việt Nam còn xem nhẹ logistic. Năm 1997, Việt Nam mới có văn bản pháp luật đầu tiên định nghĩa về hoạt động này tại luật thương mại. Dịch vụ logistics được định nghĩa: “là 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, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao” (Lê Hồng Tiêm, 2011). Như vậy, doanh nghiệp hoạt động dịch vụ logistic là doanh nghiệp nhận thực hiện một vài công đoạn hoặc toàn bộ một chuỗi công việc có liên quan đến các khâu trung gian của lưu thông hàng hóa, từ nhận hàng của khách ở nơi sản xuất, ghi sổ sách, dán ký hiệu mã

vạch, phân loại, thẩm định, và xác định số lượng, mẫu mã, chất lượng, thương hiệu, đóng gói bao bì, bảo quản đến vận chuyển lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục hải quan, xuất nhập cảnh cùng mọi thủ tục giấy tờ khác để giao hàng đến tận tay người mua với thời gian nhanh nhất, đảm bảo số lượng và chất lượng hàng hóa hoàn hảo nhất, với chi phí thấp nhất theo đúng thỏa thuận đã cam kết với khách hàng để nhận một khoản thù lao thích đáng.

Logistics có ý nghĩa quan trọng trong việc tạo nên lợi thế cạnh tranh cho các quốc gia. Ở các nước phát triển, dịch vụ logistics thường chiếm từ 8% đến 12% GDP, trong khi đó ở Trung Quốc là 19%, nhiều nước lên đến 30%, riêng ở Việt Nam là 15% - 20%.

Việt Nam ban đầu chỉ có một vài doanh nghiệp giao nhận quốc doanh, đến nay đã có 800– 900 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics. Trong đó hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS) có 97 hội viên (77 hội viên chính thức và 20 hội viên liên kết).

2. Thực trạng hoạt động logistics ở Việt Nam

Đánh giá của Ngân hàng thế giới (WB) năm 2012 xếp hạng Việt Nam đứng thứ 53/155 quốc gia về chỉ số thực hiện logistics, đứng đầu nhóm quốc gia thu

nhập thấp, hạng 5 trong khu vực ASEAN về hiệu quả hoạt động logistics và ở mức trung bình trên thế giới. Tuy nhiên các doanh nghiệp kinh doanh logistics Việt Nam đa phần là doanh nghiệp nhỏ.

Ngành logistics ở Việt Nam vẫn chưa được các doanh nghiệp khai thác hết tiềm năng. Các doanh nghiệp này mới chỉ dừng lại ở vai trò cung cấp dịch vụ vệ tinh cho các hãng nước ngoài trong chuỗi hoạt động như làm thủ tục hải quan, cho thuê phương tiện vận tải, kho bãi. Do quy mô và vốn nhỏ nên các doanh nghiệp logistics Việt Nam bị hạn chế khả năng mở rộng và khó có thể chen chân vào được thị trường logistics thế giới. Hơn nữa, tầm hoạt động của doanh nghiệp Việt Nam chỉ trong phạm vi nội địa hoặc sang một vài nước trong khu vực, trong khi các công ty nước ngoài hoạt động ở cấp độ toàn cầu. Đó là chưa nói đến chuỗi logistics hiện đại mà các công ty lớn đang cung cấp cho khách hàng lại có nhiều dịch vụ đa dạng như giao tận nhà, kiểm soát chất lượng hàng hóa, container dành cho hàng may mặc, quản lý dữ liệu và cung cấp dữ liệu đầu cuối cho khách hàng, quét và in mã vạch, theo dõi kiểm hàng thông qua mạng. Trong khi đó các doanh nghiệp Việt Nam chỉ đáp ứng được dịch vụ đơn giản với trình độ công nghệ hạn chế, thậm chí chỉ là làm thuê cho các công ty nước ngoài.

Đại diện VIFFAS thừa nhận hoạt động dịch vụ của các doanh nghiệp, logistics Việt Nam còn manh mún, nhiều trung gian đại lý, cạnh tranh về giá là chủ yếu, thiếu đầu tư công nghệ, chuyên môn nghiệp vụ. Do đó, chưa tạo ra các chuỗi giá trị gia tăng và khó được khách hàng tin cậy. Điều đó cũng cho thấy các doanh nghiệp Việt Nam chưa thực sự có sự chuẩn bị tốt về tiềm lực, kinh nghiệm và nhân lực.

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, lĩnh vực quan trọng nhất trong logistics là vận tải biển. Hiện nay có đến 90% hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển. Nhưng các doanh nghiệp trong nước mới đáp ứng chuyên chở được 18% tổng lượng hàng xuất nhập khẩu, còn lại là do các công ty logistics nước ngoài nắm giữ. Sở dĩ như vậy vì các công ty nước ngoài đã có cơ sở công nghệ, kỹ thuật cao, chuyên môn kinh nghiệm giỏi lại có lợi thế rất lớn trong lĩnh vực này. Do phần lớn các nhà xuất khẩu của Việt Nam chủ yếu là xuất hàng theo điều kiện FOB, chỉ cần bán hàng qua lan can tàu tại cảng bốc hàng, nên đã loại bỏ các doanh nghiệp logistics khỏi cuộc chơi vì bên nhập khẩu có

xu hướng sẽ chọn một công ty logistics tại nước của họ để thực hiện việc vận chuyển tiếp theo. Hơn thế nữa, lĩnh vực xuất khẩu của Việt Nam chủ yếu là các mặt hàng gia công cho các tập đoàn lớn. Trong khi đó các tập đoàn này lại có mối liên hệ chặt chẽ với các hãng logistics nổi tiếng trên thế giới, nên các doanh nghiệp trong nước rất khó cạnh tranh. Lĩnh vực nhập khẩu là một cơ hội cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam khi hình thức mua hàng theo điều kiện FOB. Tuy nhiên, phần lớn miếng bánh này lại đang nằm trong tay các hãng logistics nước ngoài do nhiều công ty nước ngoài đầu tư trực tiếp tại Việt Nam và họ cũng là những người nhập khẩu nhiều nhất. Con số mới nhất mà Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS) cho thấy trong khoảng 1000 doanh nghiệp hoạt động trong ngành giao nhận kho vận logistics chỉ có khoảng 10% doanh nghiệp Việt Nam thực sự cung cấp các dịch vụ logistics, còn các doanh nghiệp nước ngoài chiếm hơn 70% thị trường.

Một điều không thể không đề cập đến là cơ sở hạ tầng của Việt Nam rất yếu và thiếu. Điều này làm tăng chi phí logistics của Việt Nam hơn các nước khác. Xét về vận tải biển – ngành vận tải chủ chốt trong logistics thì Việt Nam thiếu cảng nước sâu cho tàu lớn vào. Hiện nay cả nước có khoảng 150 cảng, trong đó có 49 cảng biển. Hầu hết các cảng biển của Việt Nam đều không đáp ứng cho tàu có trọng tải trên 50.000DWT ra vào chở hàng. Một số cảng lớn như Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn lại nằm ở cửa sông và cách biển từ 30 – 90km, gây bất lợi cho tàu lớn nhập cảng. Các cảng biển hiện đang được container hóa nhưng vẫn chỉ tiếp nhận tàu feeder, tàu cỡ nhỏ. Một số cảng lại nằm ở khu đô thị, khu đông dân cư, thường chỉ hoạt động được ban đêm nên hạn chế năng suất của cảng. Về công nghệ bốc xếp, trừ một số bến cảng như Chùa Vẽ (Hải Phòng), Tiên Sa (Đà Nẵng), Tân Cảng VI (Bến Nghé), Tân Thuận (thành phố Hồ Chí Minh) đã trang bị một số phương tiện thiết bị xếp dỡ chuyên dụng container, còn các cảng khác chủ yếu sử dụng thiết bị bốc xếp thông thường, thô sơ hoặc cần cầu tàu là chính. Năng suất xếp dỡ của các cảng ở Việt Nam bình quân mới đạt 8 – 10 container (giờ), bằng 1/3 so với các cảng trong khu vực.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam lại chưa có hệ thống kho tàng, bến bãi hoặc nếu có thì cũng rất thô sơ, không đồng bộ. Hơn nữa, các trục đường bộ của ta không được thiết kế theo đúng tiêu chuẩn để có thể kết hợp tốt các phương tiện vận tải

bằng đường biển, đường sông, đường bộ và đường hàng không. Hệ thống đường sắt quá lạc hậu, gần như không hề hỗ trợ được cho chu trình vận tải khép kín của logistics. Đường hàng không cũng không có gì cải thiện hơn, năng lực vận chuyển thấp, mùa cao điểm không đủ máy bay. Đáng nói hơn là cả sân bay chưa có nhà ga hàng hóa và khu vực riêng cho hoạt động logistics.

Theo thống kê của Hiệp hội giao nhận Việt Nam (VIFFAS), hiện nay các doanh nghiệp Việt Nam mới chỉ đáp ứng được dưới 1/4 nhu cầu thị trường logistics và cũng chỉ dừng lại ở việc cung ứng các dịch vụ cho một số công đoạn của chuỗi dịch vụ khổng lồ này. Ngành logistics Việt Nam mới đang trong thời kỳ khởi sắc. Nhiều chuyên gia logistics tin rằng trong tương lai gần dịch vụ này sẽ trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn tại Việt Nam với đóng góp đáng kể cho GDP cả nước. Các chuyên gia đều xác định dự báo trong 10 năm tới, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sẽ đạt 200 tỷ USD/năm. Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics vì thế sẽ càng lớn. Cũng theo dự báo đến năm 2015, hàng container qua cảng biển Việt Nam sẽ đạt 5,5 – 6,0 triệu TEU và đến năm 2020 chắc chắn sẽ lên đến 7,7 triệu TEU. Theo thông lệ quốc tế, các hoạt động logistics không chỉ hạn chế trong các hoạt động thương mại mà còn bao gồm các dịch vụ logistics trong lĩnh vực sản xuất và nhiều trường hợp giá trị của chúng còn lớn hơn logistics thương mại. Do đó, tiềm năng dịch vụ logistics ở Việt Nam còn rất lớn, không chỉ kích thích các doanh nghiệp trong nước mà càng kích thích các tập đoàn lớn trên thế giới như Mitsui OSK, Maerk Logistics, NYK Logistics, APL với hệ thống mạng lưới đại lý dày đặc, hệ thống kho hàng chuyên dùng dịch vụ khép kín trên thế giới, mạng lưới thông tin rộng khắp, trình độ quản lý cao, đã và đang tìm cách xâm nhập, củng cố chiếm lĩnh thị trường Việt Nam. Theo cam kết WTO thì năm 2009 đã là thời điểm Nhà nước Việt Nam mở cửa cho các công ty nước ngoài vào đầu tư khai thác và đến năm 2014 các công ty này được phép đầu tư 100% vốn của mình trong lĩnh vực vận tải biển và logistics. Trên thực tế hiện nay, các tổ chức kinh doanh, dịch vụ logistics nước ngoài đang chiếm lĩnh thị trường này ở Việt Nam. Do đó các doanh nghiệp logistics Việt Nam phải cố gắng hết sức mình, tận dụng mọi lợi thế, khắc phục mọi nhược điểm, kiên quyết vươn lên cạnh tranh mới có thể giành lấy được thị phần xứng đáng.

3. Khởi sắc và kỳ vọng

3.1. Kỳ vọng và phát triển

Thống kê của Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS) năm 2012 cho biết tại Việt Nam hiện có khoảng 1.200 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics nói chung, trong đó các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics đa quốc gia chiếm thị phần rất lớn (khoảng 70% thị phần). Mặc dù lộ trình cam kết WTO của dịch vụ logistics đến năm 2014 mới cho các công ty nước ngoài bỏ vốn 100%, nhưng dưới nhiều hình thức khác nhau các công ty này đã thâm nhập hoạt động đa dạng, nhất là trong lĩnh vực dịch vụ trọn gói 3PL (dịch vụ cung ứng bên thứ 3 với trình độ công nghệ hiện đại). Các công ty này đã giành hợp đồng cung cấp dịch vụ logistics cho hầu hết các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam đa phần là các doanh nghiệp nhỏ, chỉ đóng vai trò như những nhà cung cấp các dịch vụ vệ tinh cho doanh nghiệp nước ngoài và chỉ đảm nhiệm một phần nhỏ trong toàn bộ chuỗi hoạt động trong lĩnh vực logistics như khai báo hải quan, cho thuê phương tiện vận tải, kho bãi... Các hợp đồng vận chuyển hoặc cung cấp dịch vụ chuỗi cung ứng (Supply chain) tại Việt Nam của các công ty lớn như Nike, Nortel, Adidas đều về tay các doanh nghiệp Logistics toàn cầu có bề dày kinh nghiệm hàng nhiều thập kỷ như Macrskhine, Schenker, DHL Vagel... Đó là chưa kể các hãng tàu lớn trên thế giới hiện nay hầu như đều có các công ty logistics riêng: NYK có NYK Logistics, APL có APL Logistics, họ thường cung cấp các dịch vụ trọn gói cho khách hàng thuê tàu.

Tuy vậy, theo đánh giá của các chuyên gia, thị trường logistics Việt Nam đã phát triển nhanh, dù đang ở trong giai đoạn đầu nhưng so với các quốc gia châu Á thì đây là thị trường có sự tăng trưởng nhanh về kinh tế. Đầu thập niên 90 của thế kỷ XX, Việt Nam chỉ có một vài doanh nghiệp giao nhận quốc doanh, đến nay đã có hơn 900 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực Logistics.

Theo đánh giá của WB công bố đầu năm 2012 Việt Nam có chỉ số LPI (Logistics Performance Index) là trung bình khá, đứng đầu trong top 10 nước có thu nhập thấp; tính về hiệu quả logistics của các quốc gia trên thế giới thì Việt Nam được xếp thứ 53/155 nước; riêng trong khu vực ASEAN thì Việt Nam xếp thứ 5 sau Singapore, Malaysia, Thái Lan và Indonesia. Hiện nay, dịch vụ Logistics ở Việt Nam vẫn được đánh giá là một ngành dịch vụ đầy tiềm năng có tốc độ phát triển trung bình 20% năm.

Kim ngạch xuất khẩu và ngành bán lẻ Việt Nam có mức tăng trưởng khá cao cũng là yếu tố thúc đẩy sự phát triển mạnh mẽ ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới.

Vừa qua đã có cuộc hội nghị logistics quốc tế lần đầu tiên tổ chức tại Việt Nam thu hút 1.600 đơn vị Logistics chuyên nghiệp từ hơn 160 quốc gia và vùng lãnh thổ tham dự. Nhiều đơn vị logistics hàng đầu của Mỹ và các nước châu Âu, trước và trong thời gian hội nghị đã đến tìm hiểu, nắm bắt thông tin của các doanh nghiệp logistics Việt Nam để tìm kiếm cơ hội hợp tác.

Tại Việt Nam hiện có 3 nhóm doanh nghiệp tham gia vào hoạt động cung cấp dịch vụ logistics:

- Nhóm 1 là các tập đoàn công ty đa quốc gia liên doanh. Nhóm này tập trung vào phân khúc khách hàng toàn cầu tại các quốc gia là những khách hàng có nhận thức về logistics rất đầy đủ và có nhu cầu sử dụng các dịch vụ logistics trọn gói.

- Nhóm 2 là các tập đoàn, tổng công ty nhà nước. Nhóm này chiếm lĩnh gần như toàn bộ các dịch vụ về giao nhận, vận tải trong nước phục vụ đa dạng phân khúc khách hàng và chủ yếu có thể mạnh chuyên từng mảng riêng lẻ. Có thể nói phần lớn lợi nhuận trong lĩnh vực vận tải và phân phối rơi vào tay nhóm này.

- Nhóm 3 là các công ty tư nhân, cổ phần. Nhóm này có nhiều tiềm năng phát triển nhất trong tương lai, nhằm vào phân khúc khách hàng tương đồng là các công ty tư nhân, cổ phần có thương hiệu mạnh của Việt Nam.

Ngoài ra hiện nay còn một số doanh nghiệp cung ứng dịch vụ Logistics Việt Nam đang phát triển theo mô hình cung ứng dịch vụ 3PL, 4PL và nhằm vào phân khúc thị trường của cả 3 nhóm trên. Nhóm doanh nghiệp này đang trở thành một đối trọng cạnh tranh mạnh mẽ với các nhóm khác, nhất là có nhiều cơ hội giành ưu thế trên sân nhà so với các công ty nước ngoài.

Thực tế đã chứng minh như vừa qua công ty cổ phần Vinafco đã giành được những hợp đồng cung ứng dịch vụ 3PL của các khách hàng quốc tế lớn như AKZO, Nobel (Sơn Dulux), Kimberly Clark (Kotex). Điều này đã mở ra một chương mới cho ngành logistics Việt Nam, tạo sân chơi bình đẳng đối với các đối thủ trên sân nhà.

Gần đây một số sự kiện mới đáng chú ý sau đây cũng là nhân tố kích thích, hỗ trợ cho logistics Việt

Nam sẽ có những bước tiến nhanh đáng kể:

Ngoài việc cam kết với WTO chậm nhất là năm 2014 Việt Nam cho phép các doanh nghiệp nước ngoài được thành lập công ty 100% vốn để kinh doanh các dịch vụ liên quan tới hoạt động logistics, năm 2013 đã là mốc thời gian được đặt ra để tự do hoá hầu hết các phân ngành chủ yếu trong dịch vụ logistics ở khu vực ASEAN. Thị trường nóng bỏng này mở cửa vừa là cơ hội vừa là thách thức to lớn, tạo sức ép cạnh tranh để Việt Nam thúc đẩy phát triển nhanh ngành dịch vụ này.

Việt Nam sẽ phải có một uỷ ban quốc gia về logistics và sẽ phải thành lập Hiệp hội logistics Việt Nam thay cho tên cũ là Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam để phù hợp với thông lệ quốc tế và có được chính danh huy động nội lực xây dựng nền dịch vụ logistics Việt Nam xứng tầm thời hội nhập. Các tổ chức này sẽ có những chính sách, giải pháp cơ bản để hướng dẫn, hỗ trợ cho các doanh nghiệp Logistics hoạt động có hiệu quả, đặc biệt là việc quy hoạch, đầu tư cho logistics để có những trung tâm phân phối hàng hoá đa cấp cho từng khu vực kinh tế trọng điểm. Từ đó mà lĩnh vực logistics phát triển vững chắc, đúng hướng, đúng tầm, tránh bớt được rủi ro, trở ngại.

3.2. Thị trường logistics tại miền Trung phát triển

Việt Nam chính thức mở cửa thị trường logistics từ năm 2009 nhưng đến nay dịch vụ này vẫn phát triển tập trung chủ yếu ở miền Bắc và miền Nam, còn tại khu vực miền Trung- Tây Nguyên vẫn còn quá thiếu so với nhu cầu phát triển kinh tế trong nước. Hiện hàng hoá các thành phố trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây, đặc biệt hàng hoá từ vùng Đông Bắc Thái Lan đến vùng Đông Bắc Á đang phải qua cảng ở Băng Cốc, xa hơn 1000 km trong khi nếu trung tâm logistics hình thành ở miền Trung Việt Nam thì khoảng cách chỉ còn 600 km. Có lẽ nắm bắt được điều này nên đã có 6 hãng vận tải Container nước ngoài đến đầu tư tại cảng Đà Nẵng, đặc biệt là có hãng K.Line (Nhật Bản), một trong 5 hãng lớn nhất thế giới hiện nay. Năm 2010 sản lượng hàng hoá thông quan tại Đà Nẵng là 3 triệu tấn, nhưng mới trong 8 tháng đầu năm 2011 sản lượng đã là 2,62 triệu tấn (tăng 22% so với cùng kỳ năm 2010).

Đà Nẵng là thành phố lớn, có vị trí chiến lược về kinh tế của khu vực miền Trung - Tây Nguyên. Với vị thế nằm ở cửa ngõ ra vào biển Đông của hành

lang kinh tế Đông Tây kết nối giữa khu vực miền Trung - Tây Nguyên của Việt Nam với Lào, đông bắc Thái Lan và Myanmar... Đà Nẵng đã xác định trong chiến lược kinh tế của mình là phải ưu tiên phát triển kinh tế biển, trong đó có dịch vụ cảng biển, đặc biệt là dịch vụ logistics sẽ là một trong những thế mạnh về kinh tế của thành phố. Đến năm 2020 Đà Nẵng sẽ trở thành trung tâm trung chuyển của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung- Tây Nguyên và là cửa ngõ ra biển của hành lang kinh tế Đông Tây. Tất cả những yếu tố đó cho thấy việc phát triển thị trường logistics ở miền Trung- Tây Nguyên bắt đầu từ Đà Nẵng đang là nhân tố mới thúc đẩy mở rộng thị trường logistics tại Việt Nam.

3.3. Vận tải biển hứa hẹn khởi sắc

Theo cục hàng hải Việt Nam, lĩnh vực quan trọng nhất trong logistics là vận tải biển. Hiện nay có đến 90% hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển. Nhiều doanh nghiệp vận tải lớn như Vosco, Vitranschart, Vinaship, Nosco... không chỉ hoàn thành vượt mức kế hoạch đề ra mà còn thu được thắng lợi. Một số doanh nghiệp vận tải biển còn tăng tích lũy khấu hao và mua sắm thêm nhiều tàu trọng tải lớn, hiện đại. Tiêu biểu trong số này là Vosco (công ty vận tải biển Việt Nam). Năm 2012 công ty này đạt doanh thu 2.868 tỷ đồng, tăng hơn 37% so với năm 2011. Tích lũy khấu hao đạt 417 tỷ đồng, tăng 181,3% so với năm 2011. Trong năm 2012 Vosco đã mua thêm 3 tàu trọng tải lớn, nâng tổng trọng tải của đội tàu lên 610.835 tấn.

Dự báo năm 2013 kinh tế toàn cầu tiếp tục đà hồi phục, trong nước các mặt hàng xuất khẩu sẽ tăng mạnh. Trên thế giới, Trung Quốc vẫn tiếp tục tăng dự trữ quặng sắt, than và đẩy mạnh sản xuất, xuất khẩu; nhu cầu tiêu thụ dầu mỏ và các sản phẩm năng lượng của Mỹ và EU tăng mạnh. Các nước khu vực Bắc Mỹ, Đông Âu sẽ tăng nhu cầu nhập khẩu dầu mỏ. Đây chính là cơ sở để tin tưởng vận tải biển nói chung, vận tải biển Việt Nam nói riêng sẽ phát triển mạnh. Cụ thể, với nhu cầu vận tải biển thế giới trong đó đối với vận chuyển hàng rời (chủ yếu là quặng sắt và than) và hàng container sẽ phát triển nhanh, giá cước sẽ cao hơn năm 2012. Sở dĩ khẳng định được điều này vì có nhiều thông tin cho thấy Trung Quốc- thị trường lớn nhất trong vận chuyển hàng container và hàng rời, vẫn tiếp tục tăng dự trữ quặng sắt và than, đồng thời đẩy mạnh sản xuất và xuất khẩu, đặc biệt là các hàng hoá như quần áo, giày

dép, hàng điện tử. Bên cạnh đó thì Mỹ và EU sẽ vẫn tăng nhu cầu nhập khẩu các sản phẩm của Trung Quốc. Như vậy có thể tin là thị trường vận chuyển hàng rời và hàng container năm 2013 tương đối lạc quan. Riêng trong nước, dự tính tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước sẽ đạt khoảng 114,6 tỷ USD, tăng 18% so với năm 2011, tổng kim ngạch nhập khẩu năm 2013 khoảng 124 tỷ USD, tăng 16,6% so với năm 2012. Đây chính là cơ sở để tin tưởng nhu cầu vận tải biển trong nước sẽ tăng trưởng tốt trong năm 2013.

Để có thể cạnh tranh thắng thế và củng cố vững chắc vị trí của mình, các doanh nghiệp vận tải đã và đang đầu tư nhiều hơn cho phát triển nguồn nhân lực, đẩy mạnh trẻ hoá và cơ cấu hợp lý đội tàu, tăng cường hợp tác chặt chẽ với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, nâng cao hơn nữa năng lực cạnh tranh, không ngừng mở rộng thị trường tìm thêm khách hàng mới. Chính điều đó đã tạo được sự tin tưởng cho nhiều khách hàng là các tập đoàn đa quốc gia và các doanh nghiệp nước ngoài đã mạnh dạn lựa chọn các doanh nghiệp logistics Việt Nam đảm nhiệm cung cấp dịch vụ. Do đó, việc vận tải hàng hóa bằng đường biển phần lớn đã do các doanh nghiệp trong nước đảm nhận.

3.4. Hiện đại hoá hải quan - Yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh để phát triển logistics

Từ năm 2007, các nước ASEAN quyết định đưa ra lộ trình ưu tiên thực hiện logistics thông qua các giải pháp tự do hoá và thuận lợi hoá thương mại, trong đó có vấn đề thuận lợi hoá thủ tục hải quan. Lộ trình thực hiện theo kế hoạch tuy có chậm nhưng ASEAN cũng đã ký được văn kiện kết nối thị trường hải quan một cửa với 7 nước thành viên tham gia, trong đó có Việt Nam. Dự kiến đến năm 2015 các nước ASEAN sẽ vận hành thủ tục hải quan một cửa. Về phía Việt Nam cũng đã thành lập Ban chỉ đạo quốc gia về thực hiện hải quan một cửa, bởi Việt Nam cũng đã tính toán được thương mại hàng hoá tương lai có tới 60% giá trị không nằm trong hàng hoá mà nằm trong các dịch vụ hỗ trợ (trong đó có logistics). Trong khi đó tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam tương đương 1,6 lần GDP, vì thế Việt Nam coi dịch vụ logistics là một trong các ngành ưu tiên hội nhập.

4. Kết luận

Ở Việt Nam, logistics là một bộ phận rất quan trọng của nền kinh tế, đóng góp khoảng 1/5 (20-

25%) tổng GDP hàng năm của cả nước.

Theo tiến sỹ khoa học ngành Logistics Nguyễn Thanh Thủy, giám đốc trung tâm đào tạo Logistics trường Đại học Hàng hải, không phải phần lớn doanh thu này là do các tập đoàn đa quốc gia hay doanh nghiệp nước ngoài đảm nhận mà một hệ thống các doanh nghiệp logistics Việt Nam trong lĩnh vực này đang chứng tỏ sức mạnh nội tại, năng lực của mình để đáp ứng các yêu cầu của thị trường.

Nếu trong thập kỷ trước các doanh nghiệp logistics Việt Nam đa phần chỉ đóng vai trò như các nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh cho doanh nghiệp nước ngoài, chỉ đảm nhận một phần nhỏ trong toàn bộ chuỗi hoạt động của logistics thì vào thập kỷ này đã tăng được thực lực, tích lũy được một số kinh nghiệm nên đã có nhiều bước tiến đáng kể trong việc cung ứng dịch vụ logistics. Một số doanh nghiệp đang trở thành đối tượng cạnh tranh mạnh mẽ với các doanh nghiệp nước ngoài và có nhiều cơ hội giành ưu thế trên sân nhà.

Việt Nam cũng đã ngày càng nhận thức rõ hơn là cần có những trung tâm phân phối hàng hóa đa cấp cho từng khu vực kinh tế trọng điểm, lấy cảng nước

sâu và phát triển đội tàu container, tàu chuyên dụng làm trọng tâm nhằm hạ giá thành vận chuyển và lấy lại thị phần từ các hãng tàu nước ngoài. Do đó đã cố gắng chú ý đầu tư cơ sở hạ tầng, kết nối các trung tâm phân phối hàng hóa và có cơ chế ưu đãi đặc thù đối với vận hành khai thác các bến cảng một cách thuận lợi, đồng bộ với phương thức quản lý hiện đại.

Trong hoạt động kinh doanh các doanh nghiệp ngày càng đòi hỏi dịch vụ kết nối nhanh, tin cậy với thị trường và chuỗi cung ứng quốc tế trong các hợp đồng đã thỏa thuận.

Tuy vậy, cũng phải cần nhìn rõ rằng ngành logistics coi như là ngành hốt bạc vẫn chưa được thực sự được quan tâm đúng mực ở nước ta. Nhà nước cần có chính sách khuyến khích hơn nữa các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này, đặc biệt là tăng cường đầu tư để khắc phục những nhược điểm về cơ sở hạ tầng. Đặc thù hoạt động trong lĩnh vực này lại liên quan đến sự quản lý của nhiều bộ nhiều ngành như: giao thông, vận tải, bưu điện, hải quan, công nghiệp, thương nghiệp, ngành thuế... nên cần có sự phối hợp chặt chẽ đồng bộ thì kỳ vọng trên sớm trở thành hiện thực. □

Tài liệu tham khảo:

Lê Hồng Tiệm(2011), ‘Dịch vụ Logistics ở Việt Nam’, tạp chí Kinh tế & dự báo, số tháng 6/2011

Logistics - a service should be promoted in Vietnam

Abstract:

Logistics have important role in creating competitive advantage of nations. In 1997, Vietnam had the first legal document (Commercial Law) that defined this service. World Bank ranked Vietnam 55th out of 155 economies in logistics performance indicators. However, this service has not been fully exploited by the local enterprises. In recent years, Vietnam logistics market has seen rapid growth with over 900 enterprises in the field. This paper focuses on analyzing the potentials and suggests some solutions to promoting the service in Vietnam.

Thông tin tác giả:

***Nguyễn Quốc Luật**, Phó giáo sư, Tiến sỹ

- Nơi công tác: Khoa lý luận chính trị, Trường Đại học Thủy lợi.

- Một số tạp chí đã đăng bài nghiên cứu: Kinh tế & phát triển, Kinh tế & dự báo, Cộng sản, Lý luận chính trị...

Email: quocluat@wru.edu.vn

****Nguyễn Thị Bích Ngọc**, Tổng cục IV, Bộ Công an.