

MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ LỊCH SỬ HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM

Đào Trường Thành

Trường Đại học Thủ đô Hà Nội

Tóm tắt: Cùng với quá trình phát triển của các lĩnh vực kinh tế quốc tế, logistics đã được chuyên môn hóa và phát triển trở thành một ngành dịch vụ đóng vai trò quan trọng trong giao thương quốc tế. Một điều khá thú vị là logistics được phát minh và ứng dụng lần đầu tiên không phải trong hoạt động thương mại mà là trong lĩnh vực quân sự. Logistics được các quốc gia ứng dụng rất rộng rãi trong hai cuộc Đại chiến thế giới để di chuyển lực lượng quân đội cùng với vũ khí có khối lượng lớn và đảm bảo hậu cần cho lực lượng tham chiến, tác chiến tại chiến trường. Hiệu quả của hoạt động logistics là yếu tố có tác động rất lớn tới thành bại trên chiến trường. Ngày nay, các lĩnh vực của nền kinh tế thế giới, khu vực và trong các nước phát triển, logistics đã được vận dụng một cách rộng rãi trong sự phát triển kinh tế thế giới.

Từ khóa: Lịch sử, phát triển, dịch vụ logistics, Việt Nam.

*Nhận bài ngày: 12.3.2020; gửi phản biện, chỉnh sửa, duyệt đăng ngày: 25.3.2020
Liên hệ tác giả: Đào Trường Thành; Email: dithanh@daihocthudo.edu.vn*

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Cơ sở hạ tầng là một trong bốn yếu tố nền tảng để phát triển hệ thống dịch vụ logistics quốc gia. Cơ sở hạ tầng, thể chế pháp luật, doanh nghiệp cung ứng và sử dụng các dịch vụ logistics. Tuy nhiên, ở Việt Nam hiện nay, cơ sở hạ tầng phát triển chưa đáp ứng nhu cầu và trở thành lực cản không nhỏ cho sự phát triển của ngành dịch vụ đầy tiềm năng này. Chính vì vậy, trong những năm qua, cơ sở hạ tầng của dịch vụ logistics đã có những thay đổi đáng kể. Đặc biệt có nhiều công trình giao thông cao tốc nối các cảng biển với các trung tâm kinh tế chiến lược của quốc gia được đầu tư xây dựng cơ bản. Các cảng nội địa, và cảng biển trung chuyển quốc tế được nâng cấp, công nghệ thông tin phát triển mạnh và ngày càng được ứng dụng sâu, rộng trong nhiều lĩnh vực của cảng biển. Hạ tầng phần cứng của hệ thống dịch vụ logistics hiện nay còn nghèo nàn. Trong lịch sử vận tải biển chưa có những cảng nước sâu đi vào hoạt động, cảng trung chuyển quốc tế để thu hút tàu biển có trọng tải lớn và hàng hoá trung chuyển giữa các quốc gia vào cảng biển Việt Nam. Để hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho ngành dịch vụ cảng biển phát triển, nhà nước cũng như

các doanh nghiệp cần có sự đầu tư hiệu quả để khắc phục những hạn chế, yếu kém cũng như cần phải có chiến lược phát triển toàn diện, rõ ràng, cụ thể cho hệ thống cơ sở hạ tầng của cảng biển trong tương lai.

2. NỘI DUNG

Cùng với sự phát triển của lực lượng sản xuất và sự hỗ trợ đắc lực của cuộc cách mạng khoa học kỹ thuật trên thế giới, khối lượng hàng hóa và sản phẩm vật chất được sản xuất ra ngày càng nhiều. Do khoảng cách trong các lĩnh vực cạnh tranh truyền thống như chất lượng hàng hóa hay giá cả ngày càng thu hẹp, các nhà sản xuất đã chuyển sang cạnh tranh về quản lý hàng tồn kho, tốc độ giao hàng, hợp lý hóa quá trình lưu chuyển nguyên nhiên vật liệu và bán thành phẩm,... trong cả hệ thống quản lý phân phối vật chất của doanh nghiệp. Trong quá trình đó, logistics có cơ hội phát triển ngày càng mạnh mẽ hơn trong lĩnh vực kinh doanh. Trong thời gian đầu, logistics chỉ đơn thuần được coi là một phương thức kinh doanh mới, mang lại hiệu quả cao cho các doanh nghiệp.

2.1. Lịch sử hình thành logistics

Cùng với quá trình phát triển, logistics đã được chuyên môn hóa và phát triển trở thành một ngành dịch vụ đóng vai trò rất quan trọng trong giao thương quốc tế. Một điều khá thú vị là logistics được phát minh và ứng dụng lần đầu tiên không phải trong hoạt động thương mại mà là trong lĩnh vực quân sự. Logistics được các quốc gia ứng dụng rất rộng rãi trong hai cuộc Đại chiến thế giới để di chuyển lực lượng quân đội cùng với vũ khí có khối lượng lớn và đảm bảo hậu cần cho lực lượng tham chiến tại chiến trường. Hiệu quả của hoạt động logistics là yếu tố có tác động rất lớn tới thành bại trên chiến trường.

Theo một số tài liệu cho biết, thuật ngữ logistics bắt nguồn từ các cuộc chiến tranh cổ đại của đế chế Hy Lạp và La Mã. Ở đó, các chiến binh có chức danh là Logistikas được giao nhiệm vụ chu cấp và phân phối vũ khí cùng các nhu yếu phẩm cho tất cả các binh sĩ khi di chuyển từ bản doanh đến các vị trí khác. Đây là một công việc vô cùng quan trọng chiến tranh. Cùng với đó, các bên tham chiến phải tìm mọi cách để bảo vệ nguồn cung ứng của mình và triệt phá nguồn cung ứng của đối phương. Quá trình đó sau này dần hình thành hệ thống quản trị mà lịch sử gọi là quản lý logistics [1].

Ở thế kỉ XIX, logistics quân sự khá nổi bật. Cụ thể như trong thế chiến thứ 2, lĩnh vực hậu cần của Mĩ và quân Đồng minh đã đạt hiệu quả hơn Đức khi cung cấp vũ khí, đạn dược cùng các nhu yếu phẩm cần thiết kịp thời, đúng địa điểm. Nhờ vậy mà Mĩ và đồng minh đã chiếm được nhiều ưu thế trong chiến tranh và giành thắng lợi. Trải qua dòng chảy lịch sử của thời gian, các bài học logistics quân sự đến ngày nay vẫn mang nhiều giá trị khoa học, ý nghĩa lịch sử và được thay đổi để áp dụng trong sản xuất và kinh doanh.

Dưới góc độ doanh nghiệp, thuật ngữ logistics thường được hiểu là hoạt động quản lý chuỗi cung ứng - supply chain management hay quản lý hệ thống phân phối vật chất - physical distribution management của doanh nghiệp đó. Có rất nhiều khái niệm khác nhau về logistics trên thế giới và được xây dựng căn cứ trên ngành nghề và mục đích nghiên cứu về dịch vụ logistics. Logistics là một thuật ngữ còn khá mới ở Việt Nam. trong khi đó đã

trở nên quen thuộc với các quốc gia trên thế giới và khu vực. Hiểu như vậy, logistics là dịch vụ đóng vai trò quan trọng trong các hoạt động kinh tế xã hội, đặc biệt trong lĩnh vực thương mại và vận tải hàng hóa.

2.2. Định nghĩa logistics

Thuật ngữ Logistics không phải xuất phát từ thuật ngữ Logic gốc từ Hy Lạp mà ta bắt gặp trong toán học. Logistics là từ tiếng Anh, song có nguồn gốc từ chữ Logistique của tiếng Pháp. Bản thân chữ Logistique của tiếng Pháp có nguồn gốc từ chữ Loger. Đây là một từ cổ, có nghĩa là cái trại lính.

Trong lĩnh vực quân sự: Logistics được định nghĩa là khoa học của việc lập kế hoạch và tiến hành di chuyển và tập trung các lực lượng, các mặt trong chiến dịch quân sự liên quan tới việc thiết kế và phát triển, qua lại, lưu kho, di chuyển, phân phối, tập trung, sắp đặt và di chuyển khí tài, trang thiết bị [2].

Từ xa xưa trong nghệ thuật quân sự, người ta đã ý thức rằng thành bại của một chiến dịch không chỉ phụ thuộc vào vũ khí và mức độ tinh nhuệ của binh lính mà còn phụ thuộc rất nhiều vào khả năng đáp ứng đủ lương thực, quân trang, quân dụng, khí tài. Bộ phận chịu trách nhiệm đáp ứng đầy đủ các phương tiện vật chất này được các bậc tiền nhân gọi là ngành hậu cần quân đội. Trong từ điển bách khoa quân sự Việt Nam năm 2009, hậu cần được định nghĩa như sau: Một mặt công tác quân sự, gồm tổng thể những hoạt động bảo đảm vật chất, sinh hoạt, quân y, vận tải cho lực lượng vũ trang thực hiện nhiệm vụ. Từ Logistics được giải nghĩa bằng tiếng Anh trong Oxford Advances Learners Dictionary of Current English, A.S Homby, Fifth Edition, Oxford University Press, 1995 là: Việc tổ chức cung ứng và dịch vụ đối với một hoạt động phức tạp nào đó - Logistics- The organization of supplies and any complex operation.

Theo Hiệp hội quản lý Logistics - The Council of Logistics Management CLM in the USA: Logistics là một bộ phận của dây chuyền cung ứng, tiến hành lập ra kế hoạch, thực hiện và kiểm soát công việc vận chuyển và lưu kho hàng hóa cùng các dịch vụ và thông tin có liên quan từ địa điểm xuất phát đến nơi tiêu dùng một cách hiệu quả nhằm đáp ứng những nhu cầu của khách hàng.

Theo khóa đào tạo quốc tế về vận tải đa phương thức và quản lý logistics, Đại học Ngoại Thương Hà Nội, tháng 10/2002 do Liên hợp quốc tổ chức đã nêu khái niệm: Logistics là hoạt động quản lý quá trình lưu chuyển nguyên vật liệu qua các khâu lưu kho, sản xuất ra sản phẩm cho tới tay người tiêu dùng theo yêu cầu của khách hàng.

Ủy ban Quản lý logistics của Hoa Kỳ: Logistics là quá trình lập kế hoạch, chọn phương án tối ưu để thực hiện việc quản lý, kiểm soát việc di chuyển và bảo quản có hiệu quả về chi phí và ngắn nhất về thời gian đối với nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm, cũng như các thông tin tương ứng từ giai đoạn tiền sản xuất cho đến khi hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng để đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Hội đồng quản trị logistics Hoa Kỳ năm 1988: Logistics là quá trình lên kế hoạch, thực hiện và kiểm soát hiệu quả, tiết kiệm chi phí của dòng lưu chuyển và lưu trữ nguyên vật

liệu, hàng tồn, thành phẩm và các thông tin liên quan từ điểm xuất xứ đến điểm tiêu thụ, nhằm mục đích thỏa mãn những yêu cầu của khách hàng.

Theo Điều 233 Luật Thương mại 2005 có quy định: 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 thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao [9].

2.3. Những thành tựu, hạn chế trong quá trình phát triển ngành logistics ở Việt Nam

Như mọi lĩnh vực khác, dịch vụ logistics ở Việt Nam trong quá trình hình thành và phát triển đã có những thành tựu và hạn chế nhất định. Nhận diện được những thành tựu và hạn chế để tìm ra nguyên nhân và đề xuất giải pháp phát triển là nội dung quan trọng đối với nhiệm vụ nghiên cứu.

2.3.1. Những thành tựu trong quá trình phát triển logistics

Những kiến thức về logistics và các hoạt động logistics mới thâm nhập vào Việt Nam trong thời gian ở những thập niên cuối cùng của thế kỷ XX, trước hết và chủ yếu thông qua hoạt động của các công ty vận tải giao nhận nước ngoài và một số người được đào tạo tại nước ngoài. Những năm gần đây, cùng với sự phát triển của nền kinh tế, sự gia tăng của hoạt động xuất nhập khẩu và đầu tư, dịch vụ logistics tại Việt Nam đang có bước phát triển mạnh mẽ và sẽ còn phát triển mạnh hơn khi Việt Nam chính thức trở thành thành viên của Tổ chức thương mại thế giới WTO. Bước vào sân chơi toàn cầu, các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics sẽ có cơ hội phát triển nhanh.

Trong những năm gần đây, dịch vụ logistics phát triển mạnh mẽ và được chuyên môn hóa với mức độ khá cao, trở thành một trong những ngành dịch vụ xương sống của hoạt động thương mại quốc tế. Khối ASEAN đang coi trọng tăng cường hội nhập ngành logistics trong khu vực, coi đây là mắt xích quan trọng để liên kết các công đoạn sản xuất và vận chuyển giữa các nước trong khu vực. Việt Nam đã tham gia lộ trình hội nhập ngành logistics trong tổ chức ASEAN đạt kết quả bước đầu, tuy nhiên, vẫn còn nhiều việc phải làm để thúc đẩy ngành này phát triển.

Theo thống kê gần đây nhất năm 2014, của một số tổ chức nghiên cứu về logistics, chi phí cho hoạt động vận tải logistics ở Việt Nam chiếm đến 25% GDP. Theo số liệu của Tổng cục thống kê GDP nước ta năm 2014 khoảng 184 tỷ USD, như vậy chi phí logistics chiếm khoảng 46 tỷ USD. Theo báo cáo triển vọng kinh tế toàn cầu (GEP) công bố ngày 13/01/2015, Ngân hàng Thế giới (H'B) dự báo kinh tế Việt Nam năm 2015 đã tăng trưởng cùng tốc độ với năm 2014 ở mức 5,6%, trong 2 năm tăng trưởng GDP Việt Nam đã đạt 5,8% trong năm 2016 và 6% trong năm 2017. Như vậy, chi phí logistics sẽ nằm trong khoảng từ 48.6 đến 48.8 tỷ USD. Đây là một khoản tiền rất lớn. Nếu chi tính khâu quan trọng nhất trong logistics là vận tải, chiếm từ 40 đến 60% chi phí thì cũng đã là một thị trường dịch vụ khổng lồ.

Như vậy, logistics là ngành đem lại nguồn lợi khổng lồ cho kinh tế các Quốc gia. Theo Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, hiện Việt Nam có hơn 1.000 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics nhưng số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi, bán buôn, bán lẻ và phát chuyển nhanh lên tới gần 140.000. Theo Bộ Công thương, tiềm năng phát triển ngành logistics còn lớn hơn nữa khi kim ngạch thương mại của nước ta được xem là tăng nhanh nhất trong khu vực với tốc độ 18-20%/năm.

2.3.2. Những hạn chế trong quá trình phát triển ngành logistics

Như hầu hết các nước đang phát triển trong khu vực, các doanh nghiệp logistics của Việt Nam chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, vì vậy việc tổ chức kinh doanh còn manh mún, chưa chuyên nghiệp, nguồn nhân lực có nhiều hạn chế. Số doanh nghiệp nội địa chiếm tới 80% tổng số doanh nghiệp logistics ở Việt Nam nhưng chỉ chiếm gần 25% thị phần. Số lượng các tập đoàn lớn trên thế giới xuất hiện và hoạt động ngày càng nhiều như: APL Logistics, Maersk Logistics, NYK Logistics, Schenker, BirKart, BJ, Errmey, Sunil Mezarior, Hapag Lloyd, Zim, TWT, Sun Express.... có nguồn tài chính mạnh, dồi dào, nguồn nhân lực chất lượng cao và chuyên nghiệp đang chiếm lĩnh tới 75% thị phần [5]. Logistics có bốn cấp độ về dịch vụ thì các doanh nghiệp Việt Nam mới tham gia được đến cấp độ 2, nghĩa là chủ yếu mới làm đại lý, trung gian chứ chưa đáp ứng được cả chuỗi logistics bao gồm cả các nhà điều hành vận tải đa phương thức gọi tắt là MTO và nhà cung cấp dịch vụ logistics gọi tắt là LP.

Công nghệ logistics của Việt Nam còn rất thấp cho nên công việc vẫn còn mang tính thủ động. Các doanh nghiệp xuất khẩu của Việt Nam vẫn chủ yếu tự làm lấy công tác giao nhận kho vận, do đó tính chuyên môn hóa chưa cao, chi phí cho giao nhận kho vận còn chiếm tới 20% giá thành sản phẩm; trong khi tỷ lệ này ở các nước phát triển chỉ vào khoảng 8 - 12%. Điều này làm giảm khả năng cạnh tranh của hàng hóa của các doanh nghiệp của Việt Nam so với các doanh nghiệp nước ngoài vốn đã rất mạnh. Bản thân doanh nghiệp nước ngoài khi có các thương vụ làm ăn tại Việt Nam lại phải thông qua các doanh nghiệp logistics nước thứ ba. Có thể nói, các công ty xuất nhập khẩu Việt Nam chưa nhận thức hết tầm quan trọng cũng như lợi ích của logistics. Quá trình thuê ngoài đối với toàn bộ các hoạt động logistics chỉ đang trong giai đoạn khởi đầu. Chính điều này hạn chế hoạt động xuất khẩu của từng doanh nghiệp cụ thể và ảnh hưởng đến kim ngạch xuất khẩu chung của cả nước.

Theo tính toán mới nhất của Cục Hàng hải Việt Nam, lĩnh vực quan trọng nhất trong logistics là vận tải biển thì doanh nghiệp trong nước mới chỉ đáp ứng chuyên chở được 18% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, phần còn lại đang bị chi phối bởi các doanh nghiệp nước ngoài. Điều này thực sự là một thua thiệt lớn cho doanh nghiệp Việt Nam khi có đến 90% hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển. Năm 2014, theo thống kê cho thấy, tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam ước đạt 370,3 triệu tấn, tăng 14%, trong đó hàng container đạt 10,24 triệu TEUs, tăng 20.1% so với năm 2013. Đây thực sự một thị trường mơ ước mà các tập đoàn nước ngoài đang thêm muốn và tập trung khai phá. Hiện tại, trên cả nước có khoảng 1.000 doanh

ngành kinh doanh trong lĩnh vực logistics. Trong đó, VIFFAS - hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam có 97 hội viên, trong đó 77 hội viên chính thức và 20 hội viên liên kết. Thời gian hoạt động trung bình của các doanh nghiệp là 5 năm với vốn đăng ký trung bình khoảng 1.5 tỷ đồng/doanh nghiệp. Tuy nhiên, các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam hiện chỉ đáp ứng được 1/4 nhu cầu thị trường logistics, và mới chỉ dừng lại ở việc cung cấp dịch vụ cho một số công đoạn của chuỗi dịch vụ không lồ này. Trong khi các doanh nghiệp của ta còn đang mài đá nhau thì các tập đoàn hàng hải lớn trên thế giới như APL, Mitsui OSK, Maerk Logistics, NYK Logistics,... Những tập đoàn hùng mạnh với khả năng cạnh tranh lớn, bề dày kinh nghiệm và nguồn tài chính không lồ với hệ thống mạng lưới đại lý dày đặc, hệ thống kho hàng chuyên dụng, dịch vụ khép kín trên toàn thế giới, mạng lưới thông tin rộng khắp, trình độ tổ chức quản lý cao, đã và đang từng bước xâm nhập, củng cố, chiếm lĩnh thị trường trong nước. Ngành công nghiệp logistics của Việt Nam hiện vẫn đang ở thời kỳ phôi thai, phần lớn của hệ thống logistics chưa được thực hiện ở một cách thức thống nhất.

Hiện nay, hạ tầng cơ sở logistics tại Việt Nam nói chung còn nghèo nàn, quy mô nhỏ, bố trí bất hợp lý. Hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam bao gồm trên 17.000 km đường nhựa, hơn 3.200 km đường sắt, 42.000 km đường thủy, 228 cảng biển và 21 sân bay. Tuy nhiên, chất lượng của hệ thống này là không đồng đều, có những chỗ chưa đảm bảo về mặt kỹ thuật. Hiện tại, chỉ có khoảng 20 cảng biển có thể tham gia việc vận tải hàng hoá quốc tế, các cảng đang trong quá trình container hóa nhưng chỉ có thể tiếp nhận các đội tàu nhỏ và chưa được trang bị các thiết bị xếp dỡ container hiện đại, còn thiếu kinh nghiệm trong điều hành xếp dỡ container. Đường hàng không hiện nay cũng không đủ phương tiện chở hàng (máy bay) cho việc vận chuyển vào mùa cao điểm. Thực tế cho thấy, chỉ có sân bay Tân Sơn Nhất là đón được các máy bay chở hàng quốc tế. Các sân bay quốc tế như Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng vẫn chưa có nhà ga hàng hóa, khu vực hoạt động cho đại lý logistics thực hiện gom hàng và khai quan như các nước trong khu vực đang làm. Khả năng bảo trì và phát triển đường bộ còn thấp, không có đường chuyên dụng được thiết kế để vận chuyển container, các đội xe tải chuyên dùng hiện đang cũ kỹ, năng lực vận tải đường sắt không được vận dụng hiệu quả do chưa được hiện đại hóa.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, lượng hàng hoá vận chuyển đường sắt chiếm khoảng 20% tổng lượng hàng hoá lưu thông. Tuy nhiên, đường sắt Việt Nam vẫn đang đồng thời sử dụng 2 loại khổ ray khác nhau (1.000 và 1.435 mm) với tải trọng thấp. Chuyển tàu nhanh nhất chạy tuyến Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh (1.630 km) hiện vẫn cần đến 28 tiếng đồng hồ. Ngoài ra còn khá nhiều tuyến đường liên tỉnh, liên huyện đang ở tình trạng xuống cấp nghiêm trọng, ảnh hưởng không nhỏ đến chất lượng dịch vụ vận chuyển. Trong logistics việc giao nhận luôn gắn liền với tốc độ thời gian và đó cũng chính là uy tín của doanh nghiệp. Tuy nhiên, doanh nghiệp không thể chủ động thời gian được vì giao thông phụ thuộc vào cơ sở hạ tầng của cả xã hội. Bởi vậy, các doanh nghiệp thường bị thụ động trong việc quyết định thời gian giao nhận hàng hóa, mọi cố gắng chỉ hạn chế phần nhỏ vấn đề uy tín của doanh nghiệp.

Logistics của Việt Nam đang thiếu nguồn nhân lực trầm trọng. Theo ước tính của VIFFAS, nếu chỉ tính các nhân viên trong các công ty hội viên có khoảng 140, thì tổng số khoảng 4000 người. Đây là lực lượng chuyên nghiệp, ngoài ra ước tính khoảng 4000 - 5000 người thực hiện bán chuyên nghiệp. Nguồn nhân lực được đào tạo từ nhiều nguồn khác nhau. Từ trước tới nay, các trường đại học, cao đẳng chuyên ngành ngoại thương, hàng hải, giao thông vận tải cũng chỉ đào tạo chung các kiến thức cơ bản về nghiệp vụ ngoại thương, vận tải. Chỉ từ năm 2017, theo danh mục giáo dục, đào tạo cấp IV trình độ đại học ban hành kèm theo thông tư số 24/2017/TT-BGDĐT của Bộ Giáo dục và đào tạo thì mới có ngành Logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Sách giáo khoa, tài liệu tham khảo về loại hình dịch vụ này cũng chưa nhiều. Ngay cả như các chuyên gia được đào tạo chuyên nghiệp trong lĩnh vực này vẫn còn quá ít so với yêu cầu phát triển.

Theo cam kết gia nhập WTO, Việt Nam sẽ cho phép các công ty dịch vụ hàng hải, logistics 100% vốn nước ngoài hoạt động bình đẳng tại Việt Nam. Điều này đặt doanh nghiệp Việt Nam trước thách thức cạnh tranh gay gắt trên sân nhà. Áp lực cạnh tranh rất lớn từ việc hội nhập quốc tế, sự lớn mạnh không ngừng của thị trường cũng như những đòi hỏi ngày càng tăng từ phía khách hàng cũng đang đặt ra những thách thức không nhỏ cho các doanh nghiệp logistics. Chưa có một cơ chế thống nhất chính thức trong quản lý các hoạt động logistics ở Việt Nam, việc thực thi Luật Cạnh tranh đối với lĩnh vực này dường như vẫn bị bỏ trống, các quy định về thuế đối với các dịch vụ giao nhận hàng chưa rõ ràng và còn phức tạp do thiếu quan điểm đồng nhất đối với ngành công nghiệp logistics[6][7].

2.3.3. Dự báo xu thế phát triển của logistics ở Việt Nam trong thời gian tới

Theo dự báo, trong tương lai không xa, dịch vụ giao nhận kho vận - logistics sẽ trở thành một ngành kinh tế quan trọng tại Việt Nam, đóng góp tới 25% GDP cả nước. Đặc biệt, trong 10 năm tới, khi kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam có thể đạt mức 200 tỉ USD/năm thì nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics lại càng lớn. Năm 2012, tổng lượng hàng qua các cảng biển nước ta đạt 294,7 triệu tấn, gấp 2,15 lần năm 2005, trong đó riêng hàng container gấp 3.3 lần. Con số này đến năm 2020 chắc chắn sẽ lên đến 640 + 680 triệu tấn/năm.

Những năm gần đây, vận tải biển Việt Nam đang có những bước phát triển đáng kể. Hiện 90% hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển. Đặc biệt lĩnh vực vận chuyển Container luôn đạt tốc độ tăng trưởng 2 chữ số trong những năm gần đây. Tuy vậy, điều này lại dẫn đến hệ lụy là Việt Nam đang rất cần các cảng nước sâu để có thể thỏa mãn được nhu cầu xuất nhập khẩu ngày càng tăng. Hiện tại, chính phủ Việt Nam và các nhà đầu tư Quốc tế đang triển khai một loạt dự án xây dựng các cụm cảng nước sâu như khu vực Cái Mép - Thị Vải ở phía Nam; Hải Phòng ở phía Bắc.

Việc dịch chuyển cơ sở sản xuất của nhiều doanh nghiệp nước ngoài từ nơi khác đến Việt Nam đã tạo ra cơ hội rất lớn trong việc xây dựng một mạng lưới giao nhận kho vận hoạt động hiệu quả. Trong thời gian qua, VIFFAS đã và đang kết hợp với các hiệp hội giao nhận các nước ASEAN gọi tắt là AFFA, các chương trình của Bộ Giao thông vận tải, tổ

chức các khóa đào tạo nghiệp vụ giao nhận, gom hàng đường biển, liên kết với trường Cao đẳng Hải quan mở lớp đào tạo về đại lý khai quan, cấp bằng, chứng chỉ cho các hội viên tại Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và Hà Nội. Về vấn đề giao nhận hàng không, trước kia, hiệp hội vận tải hàng không quốc tế - IATA thông qua Vietnam Airlines đã tổ chức được một số lớp học nghiệp vụ và tổ chức thi cấp bằng IATA có giá trị quốc tế. Hiện nay, mỗi năm VIFFAS tổ chức được 1-2 khóa nghiệp vụ. Hiệp hội Giao nhận Việt Nam đề xuất thành lập một Ủy ban Logistics liên bộ với các thành viên từ Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công thương nhằm bảo đảm sự thống nhất giữa pháp luật và các quy định về logistics để tránh sự chồng chéo.

2.4. Một số giải pháp và khuyến nghị

2.4.1. Đối với các doanh nghiệp

Tăng cường đào tạo nguồn nhân lực: Để có thể phát triển dịch vụ logistics thì cần phải xây dựng đội ngũ nhân viên giao nhận chuyên nghiệp, am hiểu về dịch vụ logistics. Vì vậy, các doanh nghiệp cần lập ra các trường đào tạo nghề trực thuộc và sử dụng các trường đào tạo này để đào tạo lực lượng nhân viên logistics, mời các chuyên gia logistics nước ngoài và các chuyên gia logistics của Việt Nam giảng dạy hoặc liên kết với các trường đại học như Trường Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội, Trường Đại học Hàng Hải Hải Phòng, Trường Đại học Giao thông vận tải Hà Nội,... để đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics.

Phát triển cơ sở hạ tầng, dịch vụ và hệ thống mạng lưới đại lý ở nước ngoài: Hệ thống cơ sở hạ tầng của các doanh nghiệp Việt Nam đi vào hoạt động dịch vụ logistics hiện nay là chưa đủ, cần phải xây dựng thêm các hệ thống kho bãi, kho ngoại quan, kho lạnh, cảng biển và hệ thống điều hành thương mại điện tử để làm các trạm phân phối hàng hóa đến nơi nhận hàng một cách có hệ thống và dễ dàng thông báo với các khách hàng về nơi hàng hóa của họ đang đi đường, tạo sự yên tâm và tin cậy của khách hàng [4]. Các doanh nghiệp cần phải nỗ lực để đưa ra thị trường các dịch vụ có đủ sức cạnh tranh với các doanh nghiệp, tập đoàn lớn kinh doanh dịch vụ logistics của nước ngoài. Xây dựng và triển khai đa dạng hóa các loại hình dịch vụ cung cấp cho khách hàng. Xây dựng và phát triển hệ thống cảng, đường sắt, vận tải đường bộ. Đối với các doanh nghiệp chủ yếu dựa vào vận chuyển đường thủy nên phát triển đội tàu biển và tàu hoả phát triển vận tải đa phương thức, mở thêm các tuyến đường vận tải quốc tế từ Việt Nam sang các nước châu Âu, Châu Mỹ,... Mở rộng mạng lưới đại lý của doanh nghiệp tại nước ngoài để không chỉ phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh chính của doanh nghiệp mà còn nhằm phát triển dịch vụ logistics, xây dựng mạng lưới đại lý của doanh nghiệp tại các quốc gia có lượng hàng hoá lớn ra vào Việt Nam hay khu vực để thực hiện các dịch vụ cung cấp khi cần thiết.

Ứng dụng công nghệ thông tin: Cho phép các doanh nghiệp hoạt động dịch vụ logistics phát hiện ra các điểm yếu trong toàn bộ quá trình lưu chuyển của hàng hoá, loại bỏ được thời gian chết, thời gian lưu kho ở các điểm chuyển tải. Vì vậy, cùng với việc xây dựng chiến lược phát triển logistics cần ứng dụng thành tựu công nghệ thông tin trong dịch

vụ logistics như: thiết lập hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử, công nghệ đang được áp dụng trong kinh doanh, khai thác vận tải đa phương thức, dịch vụ vận tải biển, áp dụng các hệ thống quản lý logistics bằng điện tử của các nước có hệ thống quản lý logistics phát triển như Singapore, Anh, Đức...

Thay đổi phương pháp đánh giá hiệu quả hoạt động doanh nghiệp thực hiện dịch vụ logistics: Đối với những doanh nghiệp được giao trọng trách triển khai, phát triển dịch vụ logistics, bên cạnh việc tạo mọi điều kiện tối đa về nhân lực, về vốn v.v... cũng cần phải thay đổi phương pháp đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp trong kỳ. Theo Quyết định 224/2006/QĐ-TTg ngày 06/10/2006 của Thủ tướng Chính phủ ban hành quy chế giám sát và đánh giá hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp nhà nước, phương pháp đánh giá dựa trên 5 chỉ tiêu cụ thể như: doanh thu, lợi nhuận thực hiện, tỷ suất lợi nhuận thực hiện trên vốn Nhà nước, nợ phải trả quá hạn và khả năng thanh toán nợ đến hạn, tình hình chấp hành các quy định pháp luật hiện hành, tình hình thực hiện sản phẩm, dịch vụ công ích. Những nội dung trong quyết định này mặc dù đã tạo cơ sở cho việc giám sát hoạt động của các doanh nghiệp nhà nước, nhưng chưa đề cập đến các khía cạnh quan trọng đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics như khách hàng, chất lượng dịch vụ. [8]

Vì vậy, khi áp dụng để đánh giá hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics sẽ không phản ánh chính xác đặc thù hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Do đó, để đánh giá hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, các doanh nghiệp cần vận dụng phương pháp, cơ sở lý luận và tình hình thực tế trong một số doanh nghiệp thực hiện dịch vụ logistics, từ đó có thể đưa ra những biện pháp đúng đắn, hợp lý để phát triển hoạt động dịch vụ logistics của doanh nghiệp. Ngoài ra, các doanh nghiệp cũng phải tranh thủ, tận dụng các nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài và sự ưu đãi từ nhà nước để phát triển hoạt động logistics của doanh nghiệp mình.

2.4.2. Đối với Nhà nước, các cơ quan chức năng và hiệp hội vận tải

Nhà nước cần đầu tư hợp lý cho các cảng, sân bay, cảng thông quan nội địa gọi tắt là 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 qua lại lẫn nhau một cách hiệu quả. Đầu tư và nâng cấp hạ tầng giao thông vận tải. Khuyến khích vận tải container đường sắt, chú trọng đầu tư xây dựng cảng nước sâu trung chuyển khu vực. Xây dựng hành lang, 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. Đẩy mạnh công tác đào tạo logistics tại các trường cao đẳng, đại học, chương trình đào tạo sau đại học. [3]

Thúc đẩy và phát triển công nghệ thông tin, trao đổi dữ liệu điện tử trong thương mại, khai quan điện tử gọi tắt là EDI, để tận dụng ưu thế của công nghệ thông tin nhằm mang lại năng suất lao động cao, tiết kiệm chi phí, giảm thiểu tình trạng tiêu cực, gian lận trong thương mại, xuất nhập khẩu và hải quan. Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam cần nâng động hơn trong việc quản lý bảo vệ quyền lợi hội viên, đặc biệt là trong việc đào tạo, gắn kết, thông tin, điều phối, hướng dẫn các thành viên tiếp cận và xâm nhập các thị trường nước ngoài. Cải tiến quy trình thủ tục hải quan - xuất nhập khẩu. Chính phủ cần có chính

sách và biện pháp hướng dẫn, thúc đẩy sự liên kết các doanh nghiệp giao nhận kho vận với nhau để có những doanh nghiệp có đủ quy mô, đủ điều kiện cạnh tranh với các doanh nghiệp cùng loại trong khu vực và trên thế giới.

3. KẾT LUẬN

Kinh tế thế giới đang phát triển mạnh mẽ theo xu hướng toàn cầu hóa, xuất hiện ngày càng nhiều các nhu cầu về dịch vụ logistics. Là một quốc gia đang phát triển, với vị trí địa lý, chính trị thuận lợi, dịch vụ logistics Việt Nam sẽ luôn là thị trường hấp dẫn không chỉ các doanh nghiệp logistics trong nước mà với nhiều doanh nghiệp logistics nước ngoài.

Từ thực trạng hoạt động dịch vụ logistics ở Việt Nam hiện nay, đòi hỏi Chính phủ và bản thân các doanh nghiệp Logistics trong nước cần nỗ lực hơn nữa, không ngừng đổi mới và sáng tạo, mở rộng mạng lưới, dành một vị trí quan trọng trong thị phần dịch vụ logistics trong nước cũng như vươn ra thị trường Quốc tế, đồng thời góp một phần xứng đáng trong chuỗi cung ứng kinh tế toàn cầu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đặng Đình Đào, Nguyễn Đình Hiền (2012), “*Một số vấn đề phát triển bền vững hệ thống logistics ở nước ta trong hội nhập quốc tế*”, Nxb. Lao động - Xã hội, Hà Nội.
2. Đặng Đình Đào, Trần Chí Thiện, Nguyễn Đình Hiền (2012), “*Xây dựng và Phát triển hệ thống logistics quốc gia theo hướng bền vững ở nước ta*”, Nxb. Lao động - Xã hội, Hà Nội.
3. Nguyễn Thanh Minh (2011), “*Tiềm năng biển Việt Nam và chính sách hợp tác quốc tế về biển trong thập niên đầu thế kỷ XXI*”, Nxb. Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
4. Nguyễn Thanh Minh (2010), Dịch vụ Logistics ở Trung Quốc và kinh nghiệm cho Việt Nam, *Tạp chí Thông tin và Dự báo kinh tế - xã hội*, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, số 54.
5. Nguyễn Thanh Minh (2010), Chính sách hợp tác về biển của Việt Nam trong thập niên đầu thế kỷ XXI, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 8.

THE HISTORY AND THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS IN VIETNAM

Abstract: *Logistics has been specialized and developed to become a fundamental part of international trade, along with the growth of other sectors in the international business. In fact, logistics was invented and firstly used in the army instead of commercial activities. It was also appeared in the two World Wars as a form of transportation for the military and large amount of weapons, as well as a solution for guaranteeing combat troops at the battlefield. In this case, logistics brings a great impact on the chance of success. Nowadays, logistics is widely used in various areas of both regional and worldwide economy, particularly in developed countries.*

Keywords: *history, development, logistics, Vietnam*