

Thực trạng phát triển dịch vụ logistics Việt Nam sau gia nhập WTO

NHAN CẨM TRÍ

Trong bối cảnh công tác thống kê số liệu của Việt Nam còn nhiều hạn chế, để thực hiện công tác nghiên cứu, tác giả dựa chủ yếu vào bộ tiêu chí đánh giá chỉ số LPI (Logistics Performance Index - Chỉ số năng lực cạnh tranh quốc gia về logistics) của Ngân hàng Thế giới qua các năm (từ năm 2007 đến năm 2014) để làm cơ sở đánh giá thực trạng phát triển của dịch vụ logistics Việt Nam từ sau khi gia nhập WTO đến nay. Từ chỉ số sẽ được so sánh qua các năm và so sánh với các quốc gia khác như nhóm BRICS, nhóm các nước Đông Nam Á - những quốc gia có nhiều điểm khá tương đồng với Việt Nam. Đồng thời, các số liệu sơ cấp thu thập từ cuộc khảo sát của tác giả vào tháng 5 năm 2014 tại thành phố Hồ Chí Minh sẽ được dùng để đánh giá sự phát triển của dịch vụ logistics Việt Nam.

Từ khóa: dịch vụ logistics, hội nhập kinh tế quốc tế, phát triển hạ tầng.

1. Cơ sở hạ tầng

Từ sau khi gia nhập WTO (2007), Việt Nam đã có những bước tiến đáng kể trong việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.

Mặc dù điểm số về cơ sở hạ tầng của Việt Nam có tăng dần đều qua các năm, nhưng trong 3 lần xếp hạng đầu tiên, chỉ số xếp hạng về cơ sở hạ tầng của Việt Nam đều bị giảm. Nguyên nhân là dù Việt Nam có cải thiện về cơ sở hạ tầng, nhưng tốc độ cải thiện của Việt Nam lại thua tốc độ cải thiện của các quốc gia khác nên mặc dù được tăng điểm, nhưng Việt Nam lại rớt hạng so với các quốc gia khác. Chỉ đến lần xếp hạng thứ 4 (tháng 3-2014), Việt

Nam mới cải thiện đáng kể thứ hạng của mình về cơ sở hạ tầng (tăng 28 bậc từ hạng 72 năm 2012 lên hạng 44 năm 2014), với hàng loạt các công trình trọng điểm quốc gia ra đời như: đại lộ Đông Tây, hầm chui vượt sông Sài Gòn, cầu Phú Mỹ, đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương, cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây... giúp bộ mặt đô thị của Việt Nam hiện đại, khang trang và thuận tiện hơn.

Nếu so với các quốc gia khác trong khu vực ASEAN, và nhóm nước BRICS thì cơ sở hạ tầng của Việt Nam có nhiều điểm sáng được thế giới ghi nhận đặc biệt trong 2 năm 2013, 2014.

BẢNG 1: Điểm số và xếp hạng về cơ sở hạ tầng của các quốc gia ASEAN giai đoạn 2007 - 2014

Quốc gia	2007		2010		2012		2014	
	Điểm	Hạng	Điểm	Hạng	Điểm	Hạng	Điểm	Hạng
Campuchia	2,30	81	2,54	69	2,20	128	2,58	79
Indonêxia	2,83	45	2,57	64	2,54	85	2,92	56
Lào	2,00	120	2,12	114	2,40	106	2,21	128
Malaixia	3,33	28	3,50	28	3,43	27	3,56	26
Myanma	1,69	145	1,92	34	2,10	133	2,14	137
Philippin	2,26	87	2,57	64	2,80	62	2,60	75
Xingapo	4,27	2	4,22	4	4,15	2	4,28	2
Thái Lan	3,16	31	3,16	36	3,08	44	3,40	30
Việt Nam	2,50	60	2,56	66	2,68	72	3,11	44

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007 - 2014.

Nhan Cẩm Trí, TS., Trường đại học Ngoại ngữ và tin học TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 1 cho thấy, cơ sở hạ tầng của Việt Nam chưa thể vượt qua các quốc gia Xingapo, Malaixia và Thái Lan. Tuy nhiên, khoảng cách về điểm số và thứ hạng có xu hướng ngày càng thu hẹp dần. Nếu ở các lần xếp hạng trước, Việt Nam chưa thể vượt được Indônêxia và Philippin thì lần xếp hạng thứ tư năm 2014, Việt Nam đã qua mặt được 2 quốc gia này. Đây là một tín hiệu đáng mừng cho dịch vụ logistics Việt Nam.

Tương tự, nếu so với nhóm các nước BRICS, ở các lần xếp hạng trước, Việt Nam

BẢNG 2: Điểm số và xếp hạng về cơ sở hạ tầng các nước BRICS trong thời gian 2007 - 2014

Nước	Điểm 2007	Hạng 2007	Nước	Điểm 2010	Hạng 2010	Nước	Điểm 2012	Hạng 2012	Nước	Điểm 2014	Hạng 2014
Nam Phi	3,42	26	Trung Quốc	3,54	27	Nam Phi	3,79	19	Trung Quốc	3,67	23
Trung Quốc	3,20	30	Nam Phi	3,42	29	Trung Quốc	3,61	26	Nam Phi	3,20	38
Ấn Độ	2,90	42	Braxin	3,10	37	Braxin	3,07	46	Việt Nam	3,11	44
Braxin	2,75	49	Ấn Độ	2,91	47	Ấn Độ	2,87	56	Braxin	2,93	54
Việt Nam	2,50	60	Việt Nam	2,56	66	Việt Nam	2,68	72	Ấn Độ	2,88	58
Nga	2,23	93	Nga	2,38	83	Nga	2,45	97	Nga	2,59	77

Nguồn : Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007 - 2014.

2. Thủ tục hải quan

Năm 2005 và 2006, Việt Nam đã cải tổ mạnh mẽ hệ thống luật pháp với sự ra đời của hàng loạt các bộ luật như luật hàng không dân dụng, luật hàng hải, luật hải quan sửa đổi,... để được trở thành thành viên của WTO. Năm 2007 là năm bản lề, năm bước ngoặt của Việt Nam về cải cách thủ tục hải quan. Do vậy Việt Nam được Ngân hàng Thế giới đánh giá cao với điểm số là 2.89, xếp hạng 37 thế giới. Tuy nhiên các năm sau đó, thủ tục hải quan của Việt Nam không tiếp tục thực hiện cải cách. Thậm chí, các rào cản phi thuế quan còn được dựng lên nhiều hơn so với trước nhằm bảo hộ các ngành các ngành sản xuất non trẻ trong nước. Chính vì vậy mà điểm số và xếp hạng của Việt Nam đã bị tụt đáng kể

chỉ xếp trên Nga và đều đứng sau 4 quốc gia còn lại. Nhưng năm 2014, lần đầu tiên, điểm số và thứ hạng về cơ sở hạ tầng của Việt Nam đã qua mặt Braxin và Ấn Độ.

Có thể khẳng định, Việt Nam đã có những hướng đi đúng đắn trong việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Hiệu quả từ đầu tư vào cơ sở hạ tầng cũng được thể hiện rõ qua thời gian tiết kiệm được trong khâu lưu thông phân phối hàng hóa, tình trạng ách tắc giao thông đã giảm đáng kể so với trước đây giúp giảm chi phí cho doanh nghiệp.

xuống vị trí 53 (năm 2010), vị trí thứ 63 (năm 2012) và thứ 61 (năm 2014). Nói cách khác, về tiêu chí này, Việt Nam đã không có bước tiến đáng kể nào từ sau khi gia nhập WTO.

So giữa các quốc gia trong khối ASEAN, ngoài 3 nước Xingapo, Malaixia và Thái Lan luôn xếp trên Việt Nam thì điều đáng lo ngại là 2 quốc gia Philippin và Indônêxia nếu ở 3 kỳ xếp hạng trước đều có thứ hạng và điểm số thấp hơn Việt Nam, thì ở lần xếp hạng thứ 4 (năm 2014), cả 2 quốc gia này đều đã vượt qua Việt Nam và bỏ Việt Nam khá xa (Philippin xếp hạng 47, Indônêxia xếp hạng 55, trong khi Việt Nam xếp hạng 61). Đây là sự thụt lùi của hải quan Việt Nam so với các nước trong khối ASEAN.

BẢNG 3: Tiêu chí so sánh thủ tục hải quan giữa các quốc gia ASEAN giai đoạn 2007 - 2014

Quốc gia	Năm 2007		Quốc gia	Năm 2010		Quốc gia	Năm 2012		Quốc gia	Năm 2014	
	Điểm	Hạng									
Xingapo	3,90	3	Xingapo	4,02	2	Xingapo	4,10	1	Xingapo	4,01	3
Malaixia	3,36	23	Malaixia	3,11	36	Malaixia	3,28	29	Malaixia	3,37	27
Thái Lan	3,03	32	Thái Lan	3,02	39	Thái Lan	2,96	42	Thái Lan	3,21	36
Việt Nam	2,89	37	Việt Nam	2,68	53	Việt Nam	2,65	63	Philippin	3,00	47
Indônêxia	2,73	44	Philippin	2,67	54	Philippin	2,63	67	Indônêxia	2,87	55
Philippin	2,64	53	Indônêxia	2,43	72	Indônêxia	2,53	75	Việt Nam	2,81	61
Campuchia	2,19	104	Campuchia	2,28	95	Lào	2,38	93	Campuchia	2,67	71
Lào	2,08	120	Lào	2,17	113	Campuchia	2,30	108	Lào	2,45	100
Mianma	2,07	124	Mianma	1,94	146	Mianma	2,24	122	Mianma	1,97	150

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007 - 2014.

So với các nước BRICS, Việt Nam luôn xếp sau Nam Phi và Trung Quốc. Về thủ tục hải quan, Việt Nam hiện xếp ngang với Ấn Độ. Việt Nam bỏ khá xa 2 nước Braxin và Nga ở tiêu chí này. Nga và Braxin là

những quốc gia có thủ tục hải quan phức tạp, rườm rà vào loại nhất thế giới. Đây là những rào cản rất lớn cho sự phát triển kinh tế. Mặc dù Nga và Braxin nằm trong nhóm các nước có nền kinh tế mới nổi.

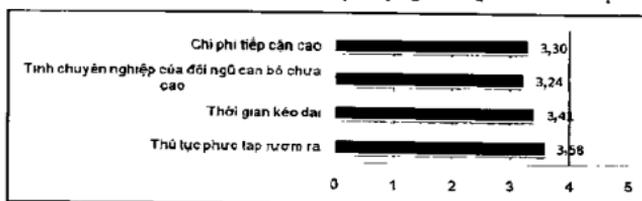
BẢNG 4: Tiêu chí so sánh thủ tục hải quan giữa BRICS và Việt Nam giai đoạn 2007 - 2014

Quốc gia	Năm 2007		Quốc gia	Năm 2010		Quốc gia	Năm 2012		Quốc gia	Năm 2014	
	Điểm	Hạng									
Nam Phi	3,22	28	Nam Phi	3,22	31	Nam Phi	3,35	26	Trung Quốc	3,21	38
Trung Quốc	2,99	35	Trung Quốc	3,16	32	Trung Quốc	3,25	30	Nam Phi	3,11	42
Việt Nam	2,89	37	Ấn Độ	2,70	52	Ấn Độ	2,77	52	Việt Nam	2,81	61
Ấn Độ	2,69	47	Việt Nam	2,68	53	Việt Nam	2,65	63	Ấn Độ	2,72	65
Braxin	2,39	74	Braxin	2,37	82	Braxin	2,51	78	Braxin	2,48	94
Nga	1,94	137	Nga	2,15	115	Nga	2,04	138	Nga	2,20	133

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007 - 2014.

- Thủ tục hải quan rườm rà, phức tạp, hay thay đổi

HÌNH 1: Những hạn chế về hoạt động hải quan của Việt Nam



(Chú thích: 1 điểm = tốt, 5 điểm = xấu)

Nguồn: Khảo sát của tác giả, tháng 5-2014.

- Thời gian làm thủ tục hải quan dài

Mặc dù Việt Nam đã bắt đầu tiến hành thủ tục hải quan điện tử, nhưng doanh nghiệp vẫn phải in tờ khai giấy, đóng mộc công ty và nộp lại bản cứng cho hải quan. Quy trình thủ công như vậy sẽ tiếp tục gây chậm trễ trong thông quan hàng hóa, làm tăng thời gian và chi phí đối với doanh nghiệp. Ví dụ: hàng LCL (hàng lẻ - hay hàng không đủ container) ở Malaixia chỉ mất 3 ngày để thông quan so với 6 ngày ở Việt Nam. Còn hàng FCL (hàng đủ container) ở Malaixia được thông quan trong vòng 1 ngày so với 3 - 4 ngày ở Việt Nam.

- Tính chuyên nghiệp của đội ngũ cán bộ hải quan chưa cao

Nhiều cán bộ hải quan xử lý kém linh hoạt, áp dụng các văn bản dưới luật một cách máy móc khiến cho nhiều vấn đề nhỏ nhưng doanh nghiệp phải mất rất nhiều thời gian để xử lý và doanh nghiệp thường phải nhượng bộ bằng cách xử lý theo kiểu "bôi trơn" để không mất thêm thời gian làm ảnh hưởng đến công việc. Nhiều cán bộ hải quan thật sự chưa đủ năng lực để xử lý nghiệp vụ hải quan. Nhiều vị trí công việc thường được bố trí dựa trên mối quan hệ với người có địa vị hay nhờ vào việc đưa bồi dưỡng hơn là dựa vào trình độ chuyên môn và năng lực thật sự.

- Chi phí hải quan cao

BẢNG 5: Mức chi phí bình quân cho 1 container 20'

Mức chi phí	Số lượng (%)
Dưới 500.000 đồng	32,41
Từ 500.000 đồng đến 1.000.000 đồng	44,44
Từ 1.000.000 đồng đến 1.500.000 đồng	12,96
Từ 1.500.000 đồng đến 2.000.000 đồng	5,09
Trên 2.000.000 đồng	5,09

Nguồn: Khảo sát của tác giả, tháng 5-2014.

Qua kết quả khảo sát cho thấy, mức chi phổ biến cho cán bộ hải quan chiếm tỷ lệ khoảng 25% tổng chi phí dịch vụ nội địa cho một lô hàng xuất khẩu bình thường. Còn đối với những lô hàng vướng mắc thêm các vấn đề khác như: sai sót về số liệu trên chứng từ so với thực tế hoặc số liệu trên các chứng từ sai lệch nhau thì mức chung chi còn cao hơn nhiều, tùy thuộc vào trị giá của lô hàng. Thậm chí mức chi cho hải quan bằng 300% chi phí dịch vụ nội địa.

3. Khả năng truy xuất đơn hàng

Khả năng truy xuất đơn hàng phản ánh về trình độ áp dụng công nghệ thông tin trong dịch vụ logistics của một quốc gia. Qua bảng xếp hạng cho thấy việc áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động của các doanh nghiệp logistics Việt Nam có sự cải thiện, từ vị trí 53 (năm 2007) vươn lên vị trí 48 (năm 2014). Về điểm số, Việt Nam tăng dần đều qua các kỳ xếp hạng (2,90, 3,10, 3,16 và 3,19). Tuy nhiên năm 2010 và 2014 Việt Nam lại bị tụt hạng so với năm 2007 và 2014. Lý do là vì mặc dù Việt Nam vẫn phát triển ở lĩnh vực này, nhưng so với mức độ cải thiện của các quốc gia khác trên thế giới thì mức độ cải thiện của Việt Nam chậm hơn. Vì vậy, thứ hạng bị tụt giảm mặc dù điểm số vẫn tăng.

Việt Nam vẫn luôn đứng sau các quốc gia Xingapo, Malaixia, Thái Lan ở tiêu chí khả năng truy xuất đơn hàng. Điều đó chứng tỏ trình độ ứng dụng công nghệ thông tin vào hoạt động logistics của Việt Nam kém xa so với 3 nước trên. Nếu như ở các kỳ xếp hạng trước, Việt Nam vẫn bị các quốc gia khác như Indônêxia hay Philippin qua mặt ở tiêu chí này thì kỳ xếp hạng thứ 4 năm 2014, Việt Nam đã vượt qua mặt khá xa 2 quốc gia này, vươn lên vị trí thứ 4 trong khối ASEAN, bỏ xa Indônêxia đến 10 bậc và bỏ xa Philippin đến 16 bậc.

BẢNG 6: Xếp hạng tiêu chí khả năng truy xuất đơn hàng nhóm ASEAN giai đoạn 2007 - 2014

Nước	Điểm 2007	Hạng 2007	Nước	Điểm 2010	Hạng 2010	Nước	Điểm 2012	Hạng 2012	Nước	Điểm 2014	Hạng 2014
Xingapo	4,25	1	Xingapo	4,15	6	Xingapo	4,07	6	Xingapo	3,90	11
Malaxia	3,51	28	Malaxia	3,32	41	Malaxia	3,54	28	Malaxia	3,58	23
Thái Lan	3,25	36	Thái Lan	3,41	37	Thái Lan	3,18	45	Thái Lan	3,45	33
Indônêxia	3,30	33	Philippin	3,29	44	Philippin	3,30	39	Việt Nam	3,19	48
Việt Nam	2,90	53	Việt Nam	3,10	55	Việt Nam	3,16	47	Indônêxia	3,11	58
Philippin	2,65	69	Indônêxia	2,77	80	Indônêxia	3,12	52	Philippin	3,00	64
Campuchia	2,53	81	Lào	2,45	113	Campuchia	2,77	78	Campuchia	2,92	71
Lào	1,89	139	Carnuchia	2,50	111	Lào	2,49	111	Lào	2,20	146
Mianma	1,57	149	Mianma	2,36	129	Mianma	2,34	129	Mianma	2,36	130

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007-2014.

So với các nước nhóm BRICS, Việt Nam chưa bao giờ vượt qua Nam Phi và Trung Quốc ở tiêu chí khả năng truy xuất đơn hàng. Trước đây, Việt Nam xếp ở vị trí thấp hơn so với Ấn Độ và Braxin, nhưng năm 2014, Việt

Nam đã bỏ xa 2 nước Ấn Độ và Braxin ở tiêu chí này. Việt Nam xếp trên Ấn Độ đến 9 bậc và xếp trên Braxin đến 14 bậc. Đây là bước tiến ngoạn mục của Việt Nam trong những năm gần đây.

BẢNG 7: Xếp hạng về khả năng truy xuất đơn hàng nhóm BRICS giai đoạn 2007 - 2014

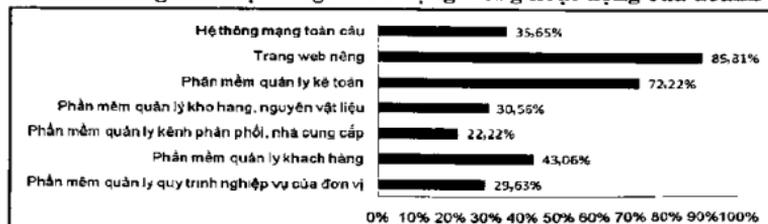
Nước	Điểm/Hạng năm 2007	Nước	Điểm/Hạng năm 2010	Nước	Điểm/Hạng năm 2010	Nước	Điểm/Hạng năm 2014
Nam Phi	3,71 (18)	Nam Phi	3,73 (24)	Nam Phi	3,83 (16)	Trung Quốc	3,50 (29)
Trung Quốc	3,37 (31)	Trung Quốc	3,55 (30)	Trung Quốc	3,52 (31)	Nam Phi	3,30 (41)
Ấn Độ	3,03 (42)	Braxin	3,42 (36)	Braxin	3,42 (33)	Việt Nam	3,19 (48)
Việt Nam	2,90 (53)	Ấn Độ	3,14 (52)	Việt Nam	3,16 (47)	Ấn Độ	3,11 (57)
Braxin	2,77 (65)	Việt Nam	3,10 (55)	Ấn Độ	3,09 (54)	Braxin	3,03 (62)
Nga	2,17 (119)	Nga	2,60 (97)	Nga	2,76 (79)	Nga	2,85 (79)

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007-2014.

Theo khảo sát vào tháng 5-2014, có đến 89,81% các doanh nghiệp đều có trang web riêng. 72,22% doanh nghiệp có phần mềm quản lý kế toán, khoảng 43,06% các doanh nghiệp có phần mềm quản lý khách hàng, và 35,65% doanh nghiệp có hệ thống mạng toàn

câu. Hiện nay mặc dù nhiều doanh nghiệp logistics của Việt Nam có thành lập trang web, nhưng phần lớn các trang web này vẫn còn là các trang web tĩnh. Một trang web động phải là một trang web có sự tương tác tích cực giữa khách hàng và công ty.

HÌNH 2: Các trang thiết bị thông tin sử dụng trong hoạt động của doanh nghiệp

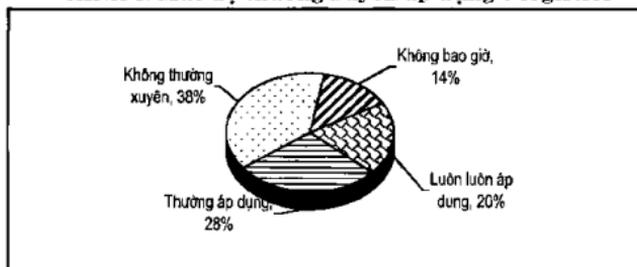


Nguồn: Khảo sát của tác giả, tháng 5-2014.

Cuộc khảo sát tháng 5-2014, tác giả cũng đã khảo sát và đánh giá về mức độ áp dụng thường

xuyên hoạt động e-logistics tại các doanh nghiệp và kết quả được thể hiện như hình 3.

HÌNH 3: Mức độ thường xuyên áp dụng e-logistics

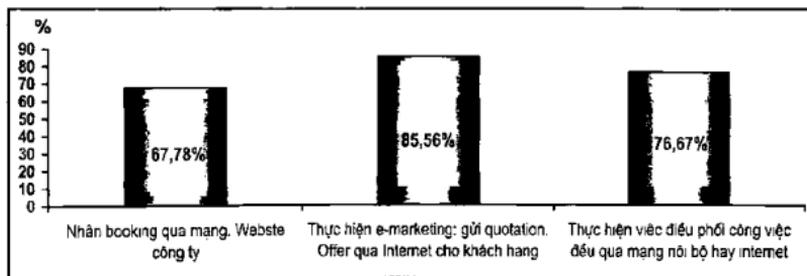


Nguồn: Khảo sát của tác giả, tháng 5-2014.

Hình 3 cho thấy, việc áp dụng e-logistics tại các doanh nghiệp chỉ có 20% doanh nghiệp luôn luôn áp dụng, 28% thường áp dụng. Tổng số % thường áp dụng là 48%. Số doanh nghiệp áp dụng không thường xuyên e-logistics còn nhiều, chiếm đến 38%.

Hiện vẫn còn tồn tại 14% số doanh nghiệp không bao giờ áp dụng. Số 14% doanh nghiệp không bao giờ áp dụng là các doanh nghiệp có quy mô rất nhỏ (dưới 8 nhân viên), không trang bị web site cho doanh nghiệp.

HÌNH 4: Mức độ thực hiện các hoạt động e-logistics



Nguồn: Khảo sát của tác giả, tháng 5-2014.

4. Hoạt động thu xếp các lô hàng xuất nhập khẩu có giá cạnh tranh

Điểm số của Việt Nam qua hoạt động thu xếp các lô hàng xuất nhập khẩu có giá cạnh tranh tăng đều sau khi gia nhập WTO (3,00 năm 2007, 3,04 năm 2010, 3,14 năm 2012 và 3,22 năm 2014). Tuy nhiên về thứ hạng thì Việt Nam chưa duy trì được thứ hạng ổn định. Nguyên nhân là do mức độ cạnh tranh giá của hàng hóa Việt Nam không ổn định trên thị trường

thế giới, khiến cho việc mua hàng của nước ngoài (hay xuất hàng của các doanh nghiệp Việt Nam) rơi vào tình trạng bất ổn định.

Sơ với các nước trong khối ASEAN, Việt Nam xếp sau các nước Xingapo, Malaixia và Thái Lan. Và xếp hạng cao hơn hoặc thấp hơn 2 quốc gia Philippin và Indônêxia tùy năm. Điều đó chứng tỏ đối với tiêu chí này cả Việt Nam, Indônêxia và Philipin đều có độ ổn định kém.

BẢNG 8: So sánh mức độ dễ dàng thu xếp các lô hàng xuất nhập khẩu của nhóm ASEAN (giai đoạn 2007 - 2014)

Nước	Điểm 2007	Hạng 2007	Nước	Điểm 2010	Hạng 2010	Nước	Điểm 2012	Hạng 2012	Nước	Điểm 2014	Hạng 2014
Xingapo	4,04	2	Xingapo	3,86	1	Xingapo	3,99	2	Xingapo	3,70	6
Malaxia	3,36	26	Malaxia	3,50	13	Malaxia	3,40	26	Malaxia	3,64	10
Thái Lan	3,24	32	Philippin	3,40	20	Thái Lan	3,21	35	Philippin	3,33	35
Indonêxia	3,05	44	Thái Lan	3,27	30	Việt Nam	3,14	39	Thái Lan	3,30	39
Việt Nam	3,00	47	Việt Nam	3,04	58	Philippin	2,97	56	Việt Nam	3,22	42
Philippin	2,77	63	Indonêxia	2,82	80	Indonêxia	2,97	57	Indonêxia	2,87	74
Campuchia	2,47	95	Lào	2,70	97	Campuchia	2,61	101	Campuchia	2,83	78
Lào	2,40	103	Mianma	2,37	131	Mianma	2,47	116	Lào	2,50	120
Mianma	1,73	146	Campuchia	2,19	146	Lào	2,40	123	Mianma	2,14	151

Nguồn : Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007-2014.

So với nhóm BRICS, Việt Nam luôn xếp sau Nam Phi và Trung Quốc ở tiêu chí hoạt động thu xếp lô hàng xuất nhập khẩu. Trước đây Việt Nam xếp sau Ấn Độ, nhưng từ năm 2012, Việt Nam đã vượt qua Ấn Độ, và luôn xếp trên Braxin và Nga. Điều này cho thấy, sức cạnh tranh của các lô hàng xuất từ Việt

Nam có ưu thế hơn so với Ấn Độ và Braxin. Tuy nhiên khoảng cách về thứ hạng giữa Việt Nam và Ấn Độ không đáng kể. Vì vậy, khả năng trụ hạng của Việt Nam là rất mong manh nếu như Việt Nam không có những chính sách phù hợp để giúp giảm cả của các lô hàng xuất khẩu ngày càng cạnh tranh hơn.

BẢNG 9: Xếp hạng hoạt động thu xếp các lô hàng xuất nhập khẩu của nhóm BRICS và Việt Nam (giai đoạn 2007 - 2014)

Nước	Điểm 2007	Hạng 2007	Nước	Điểm 2010	Hạng 2010	Nước	Điểm 2012	Hạng 2012	Nước	Điểm 2014	Hạng 2014
Nam Phi	3,56	22	Trung Quốc	3,31	27	Nam Phi	3,50	20	Trung Quốc	3,50	22
Trung Quốc	3,31	28	Nam Phi	3,26	31	Trung Quốc	3,46	23	Nam Phi	3,45	25
Ấn Độ	3,08	40	Ấn Độ	3,13	46	Việt Nam	3,14	39	Việt Nam	3,22	42
Việt Nam	3,00	47	Việt Nam	3,04	58	Braxin	3,12	41	Ấn Độ	3,20	44
Braxin	2,61	75	Braxin	2,91	65	Ấn Độ	2,98	54	Braxin	2,80	81
Nga	2,48	94	Nga	2,72	96	Nga	2,59	106	Nga	2,64	102

Nguồn : Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007-2014.

Tuy nhiên, nhìn chung, thứ hạng của Việt Nam ở tiêu chí này là khá tốt so với thế giới. Nguyên nhân là do Việt Nam đang thực hiện nhiều chính sách mở cửa thị trường theo lộ trình cam kết WTO, cam kết ASEAN và các hiệp định FTA song phương với một số quốc gia. Việt Nam hiện đang rà soát và sửa đổi hệ

thống pháp luật để ngày càng phù hợp với thông lệ quốc tế tạo điều kiện cho thương mại và đầu tư phát triển.

5. Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics

Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics được thể hiện qua khả năng cung cấp

quy trình dịch vụ logistics khép kín bao gồm nhiều công đoạn như: khai hải quan, lưu kho bãi, bao bì, đóng gói hàng hóa, vận chuyển nội địa, vận chuyển quốc tế...và khả năng tài chính đủ mạnh, trình độ logistics đủ cao để có thể thực hiện các dịch vụ 3PL cho các khách hàng lớn. Nhìn chung điểm số và thứ hạng của Việt Nam khá tốt và tăng đều qua các năm. Trừ năm 2012 Việt Nam bị tụt hạng mạnh ở tiêu chí năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics. Tuy nhiên, sau 5 năm gia nhập WTO, các doanh nghiệp logistics Việt Nam đã rút tỉa được nhiều kinh nghiệm quý báu trong việc điều hành hoạt động doanh nghiệp. Theo một khảo sát trong nội bộ hội viên vào năm 2012 của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) cho thấy đa số các doanh nghiệp hội viên các năm qua đã có vốn điều lệ bình quân cao hơn từ 5 đến 6 lần so với các thời kỳ trước, số nhân viên bình quân cũng có tăng lên. Các công ty đã đầu tư nhiều hơn vào công nghệ thông tin. Hầu hết các doanh nghiệp logistics Việt Nam đều sử dụng máy tính, e-mail, fax và có trang web riêng. Một số đã

sử dụng phần mềm chuyên dụng trong quản lý và một số ít đã sử dụng trao đổi dữ liệu EDI, sử dụng công nghệ mã vạch và RFID (Radio Frequency Identification-nhận dạng tần số sóng vô tuyến). Năng lực và tính chuyên nghiệp của các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đã tăng lên đáng kể. Một số doanh nghiệp trong nước đã tiến hành đầu tư chiều sâu, tiến hành các dịch vụ logistics trọn gói 3PL tích hợp (integrated logistics), tham gia hầu hết các công đoạn logistics trong chuỗi cung ứng của chủ hàng, từ đó xác lập uy tín với các đối tác, khách hàng trong và ngoài nước. Việt Nam đã thăng hạng trong lần xếp hạng năm 2014. Kết quả thể hiện sự phấn đấu vươn lên không ngừng của các doanh nghiệp logistics nội.

Nếu so sánh về năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam với các nước trong khối ASEAN, thì năng lực cạnh tranh logistics của các doanh nghiệp Việt Nam cao hơn các doanh nghiệp Indônêxia và Philippin. Tuy nhiên Việt Nam vẫn chưa có cuộc bứt phá ở tiêu chí này so với các quốc gia ASEAN khác.

BẢNG 10: So sánh năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics khối ASEAN giai đoạn 2007 - 2014

Nước	Điểm 2007	Hạng 2007	Nước	Điểm 2010	Hạng 2010	Nước	Điểm 2012	Hạng 2012	Nước	Điểm 2014	Hạng 2014
Xingapo	4,21	2	Xingapo	4,12	6	Xingapo	4,07	6	Xingapo	3,97	8
Malaixia	3,40	26	Malaixia	3,34	31	Malaixia	3,45	30	Malaixia	3,47	32
Thái Lan	3,31	29	Thái Lan	3,16	39	Thái Lan	2,98	49	Thái Lan	3,29	38
Indônêxia	2,90	50	Philippin	2,95	47	Philippin	3,14	39	Việt Nam	3,09	49
Việt Nam	2,80	56	Việt Nam	2,89	51	Việt Nam	2,68	82	Indônêxia	3,21	41
Philippin	2,65	70	Indônêxia	2,47	92	Indônêxia	2,85	62	Philippin	2,93	61
Campuchia	2,47	82	Lào	2,14	137	Campuchia	2,50	103	Campuchia	2,67	89
Lào	2,29	106	Campuchia	2,29	118	Lào	2,49	104	Lào	2,31	129
Mianma	2,00	135	Mianma	2,01	148	Mianma	2,42	110	Mianma	2,07	156

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007-2014.

So sánh với nhóm BRICS, Việt Nam đã có cuộc bứt phá ngoạn mục khi trong cả 3 lần xếp hạng trước Việt Nam đều xếp dưới Braxin và Ấn Độ, nhưng ở lần xếp hạng năm

2014, Việt Nam đã vượt lên trên hai quốc gia này. Tuy nhiên khoảng cách với 2 quốc gia này rất mong manh (Việt Nam hạng 49, Braxin xếp thứ 50 và Ấn Độ xếp thứ 52).

BẢNG 11: So sánh năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics nhóm BRICS và Việt Nam giai đoạn 2007-2014

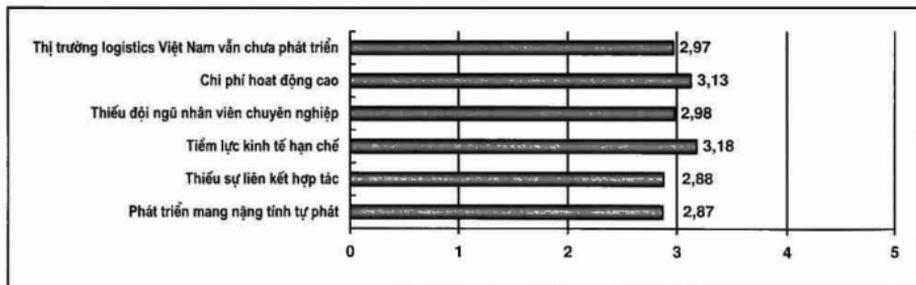
Nước	Điểm 2007	Điểm 2007	Nước	Điểm 2010	Hạng 2010	Nước	Điểm 2012	Hạng 2012	Nước	Điểm 2014	Hạng 2014
Nam Phi	3,54	25	Trung Quốc	3,49	29	Nam Phi	3,56	24	Trung Quốc	3,46	35
Trung Quốc	3,40	27	Nam Phi	3,59	25	Trung Quốc	3,47	28	Nam Phi	3,62	24
Ấn Độ	3,27	31	Braxin	3,30	34	Ấn Độ	3,14	38	Việt Nam	3,09	49
Braxin	2,94	49	Ấn Độ	3,16	40	Braxin	3,12	41	Braxin	3,05	50
Việt Nam	2,80	56	Việt Nam	2,89	51	Việt Nam	2,68	82	Ấn Độ	3,03	52
Nga	2,46	83	Nga	2,51	88	Nga	2,65	92	Nga	2,74	80

Nguồn : Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007-2014.

Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam đã được cải thiện. Tuy nhiên theo kết quả khảo sát vào tháng

5-2014 của tác giả, các doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện còn tồn tại những hạn chế sau:

HÌNH 5: Hạn chế của các doanh nghiệp logistics Việt Nam



(Chú thích: điểm 1 = hoàn toàn không đồng ý, điểm 5 = hoàn toàn đồng ý)

Nguồn: Khảo sát của tác giả, tháng 5-2014.

6. Năng lực giao hàng đúng hạn

Việc giao hàng đúng hạn đối với các doanh nghiệp logistics là rất nhiều khó khăn. Nguyên nhân là do hệ thống luật pháp, nhất là các thủ tục hải quan thường xuyên thay đổi. Các quy định mới liên tục được ban hành khiến cho việc làm thủ tục hải quan thường xuyên gặp trục trặc. Đó là chưa kể tình trạng ùn tắc giao thông do cơ sở hạ tầng kém phát triển và các quy định

về cấm giờ lưu thông đối với xe tải cũng là nguyên nhân của việc chậm giao hàng.

So với khối ASEAN, Việt Nam có một bước tiến nhảy vọt vào năm 2012, từ vị trí 76 (2010), tăng lên vị trí 38 (2012), chỉ đứng sau Xingapo, Malaixia, và lần đầu tiên vượt cả Thái Lan. Tuy nhiên, Việt Nam không duy trì được thứ hạng cao trong lần xếp hạng năm 2014. Do việc xây dựng hàng loạt các cầu vượt trong khu vực nội đô vào

giai đoạn 2012 - 2013 đã khiến cho việc phân luồng giao thông trở nên khó khăn. Tình trạng thất nút cổ chai tại các công

trình giao thông liên tục xảy ra, dẫn đến cản trở việc giao hàng đúng hạn cho khách hàng.

BẢNG 12: So sánh khả năng giao hàng đúng hạn của ASEAN giai đoạn 2007 - 2014

Nước	Điểm 2007	Hạng 2007	Nước	Điểm 2010	Hạng 2010	Nước	Điểm 2012	Hạng 2012	Nước	Điểm 2014	Hạng 2014
Xingapo	4,53	1	Xingapo	4,23	14	Xingapo	4,39	1	Xingapo	4,25	9
Malaixia	3,95	26	Malaixia	3,86	37	Malaixia	3,86	28	Thái Lan	3,96	29
Thái Lan	3,91	28	Philippin	3,83	42	Việt Nam	3,64	38	Malaixia	3,92	31
Indônêxia	3,28	58	Thái Lan	3,73	48	Thái Lan	3,63	39	Indônêxia	3,53	50
Việt Nam	3,22	65	Indônêxia	3,46	69	Indônêxia	3,61	42	Việt Nam	3,49	56
Philippin	3,14	70	Việt Nam	3,44	76	Philippin	3,30	69	Philippin	3,07	90
Campuchia	3,05	74	Mianma	3,29	82	Campuchia	2,95	104	Mianma	2,83	117
Lào	2,83	102	Lào	3,23	89	Lào	2,82	118	Campuchia	2,75	129
Mianma	2,08	147	Campuchia	2,84	132	Mianma	2,59	140	Lào	2,65	137

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007-2014.

So với nhóm BRICS, năm 2012, Việt Nam vượt qua Ấn Độ và Braxin. Tiêu chí giao hàng đúng hạn của Braxin và Ấn Độ đều không ổn định, tăng giảm liên tục, thậm chí tăng rất cao và cũng giảm rất sâu. Braxin là một ví dụ. Năm 2007 Braxin xếp hạng 71, nhưng năm 2010 lại vọt lên vị trí 20, sau đó rơi xuống vị trí 49 vào năm 2012 và tiếp tục rơi tự do xuống vị

trí 61 vào năm 2014. Tiêu chí giao hàng đúng hạn phụ thuộc rất lớn vào hạ tầng giao thông và thủ tục hải quan. Vì vậy chỉ cần một vài điều chỉnh về chính sách hải quan là ngay lập tức sẽ ảnh hưởng lớn đến tiêu chí giao hàng đúng hạn. Braxin cũng là quốc gia có hạ tầng giao thông kém phát triển và thủ tục hải quan rườm rà, phức tạp.

BẢNG 13: So sánh khả năng giao hàng đúng hạn của nhóm BRICS và Việt Nam giai đoạn 2007 - 2014

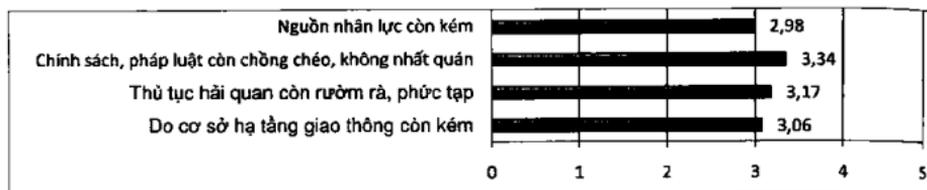
Nước	Điểm 2007	Hạng 2007	Nước	Điểm 2010	Hạng 2010	Nước	Điểm 2012	Hạng 2012	Nước	Điểm 2014	Hạng 2014
Nam Phi	3,78	31	Braxin	4,14	20	Nam Phi	4,03	20	Nam Phi	3,88	33
Trung Quốc	3,68	36	Trung Quốc	3,91	36	Trung Quốc	3,80	30	Trung Quốc	3,87	36
Ấn Độ	3,47	47	Ấn Độ	3,61	56	Việt Nam	3,64	38	Ấn Độ	3,51	51
Việt Nam	3,22	65	Nam Phi	3,57	57	Ấn Độ	3,58	44	Việt Nam	3,49	56
Braxin	3,10	71	Việt Nam	3,44	76	Braxin	3,55	49	Braxin	3,39	61
Nga	2,94	86	Nga	3,23	88	Nga	3,02	94	Nga	3,14	84

Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo chỉ số LPI của Ngân hàng Thế giới giai đoạn 2007-2014.

Một số nguyên nhân chính khiến việc giao hàng của các công ty logistics

không đúng tiến độ được thể hiện trong hình 6.

HÌNH 6: Nguyên nhân dẫn đến sự chậm trễ của dịch vụ logistics



Chú thích: 1 = tốt nhất, 5 = kém nhất

Nguồn: Khảo sát của tác giả, tháng 5-2014.

Kết luận

Đánh giá thực trạng phát triển của dịch vụ logistics, tìm ra các nguyên nhân để từ đó xây dựng các giải pháp đồng bộ để phát triển dịch vụ này trong tương lai là vấn đề bức thiết hiện nay khi mà logistics ngày càng đóng vai trò quan trọng trong việc cắt giảm chi phí, tối ưu hóa hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp để cạnh tranh hiệu quả trên thương trường quốc tế./

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đặng Đình Đào, Vũ Thị Minh Loan, Nguyễn Minh Ngọc, Đặng Thu Hương và Phạm Thị Minh Thảo (2011), "Logistics: những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam", Viện Nghiên cứu kinh tế và phát triển, Trường đại học Kinh tế quốc dân, Nxb. Đại học Kinh tế quốc dân.
2. Ngân hàng Thế giới (2011), Báo cáo phát triển Việt Nam 2012: kinh tế thị trường - khi Việt Nam trở

thành quốc gia có thu nhập trung bình, ngày 6-12-2011.

3. Ngân hàng Thế giới (2013), Tạo thuận lợi thương mại, tạo giá trị và năng lực cạnh tranh, gợi ý chính sách cho tăng trưởng kinh tế Việt Nam, ngày 15-7-2013.

4. Ngân hàng Thế giới (2014), Kho vận hiệu quả - chìa khóa để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh, tháng 1-2014.

5. Nhan Cẩm Trí, "Một số vấn đề về pháp luật hải quan và dịch vụ logistics của Việt Nam", Tạp chí Nghiên cứu Châu Âu, số 8 (143)/2012.

6. Nhan Cẩm Trí, "Phát triển dịch vụ logistics Việt Nam - cơ hội hợp tác đầu tư cho các doanh nghiệp Nhật Bản", Kỷ yếu hội thảo khoa học quốc tế Việt - Nhật 2013. Đề tài: Quan hệ hợp tác Việt-Nhật và vấn đề giáo dục, đào tạo nguồn nhân lực, do Trường đại học Ngoại ngữ và tin học TP. Hồ Chí Minh tổ chức ngày 19-10-2013.

7. Nhan Cẩm Trí, "Dịch vụ hậu cần (logistics) của Nga và nhóm các nước có nền kinh tế mới nổi (BRICS), Tạp chí Nghiên cứu Châu Âu, số 4 (163)/2014.