

# PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM

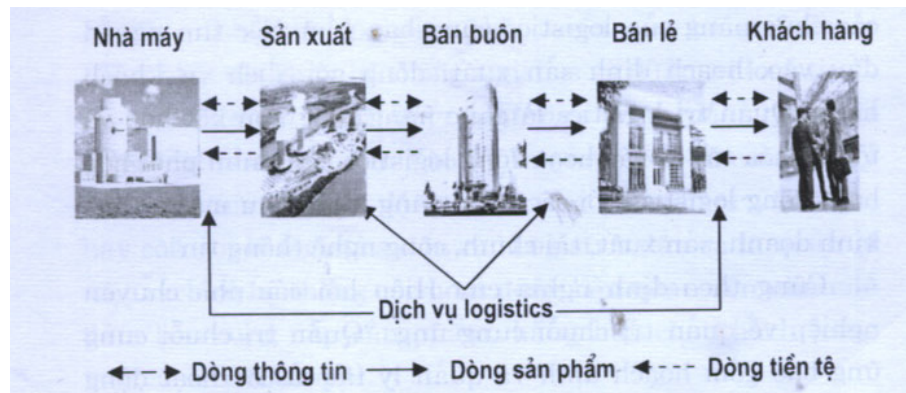
**GS.TS ĐẶNG ĐÌNH ĐÀO**

Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển  
Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

## Khái niệm và cơ hội phát triển logistics

Logistics không phải là khái niệm hoàn toàn xa lạ, cho dù tồn tại một thực tế là không phải ai cũng am hiểu sâu sắc về nó. Trong lịch sử phát triển của nhân loại, logistics đã xuất hiện từ lâu. Tuy nhiên, cho đến nay ở nước ta vẫn chưa tìm được một thuật ngữ thống nhất, phù hợp để dịch từ logistics sang tiếng Việt. Có lúc logistics được dịch là hậu cần, có tài liệu lại dịch là tiếp vận hoặc kinh tế cung ứng, đảm bảo, thậm chí là giao nhận... và các cách dịch đã đề cập đều chưa phản ánh một cách đầy đủ và đúng đắn về bản chất của logistics. Vì vậy, việc giữ nguyên thuật ngữ logistics không dịch sang tiếng Việt như trong Luật Thương mại (2005) là cần thiết, đồng thời bổ sung thuật ngữ logistics vào vốn từ tiếng Việt.

Ngày nay, hiện diện trong rất nhiều lĩnh vực khác nhau của các nền kinh tế, logistics đã phát triển nhanh chóng và mang lại nhiều thành công cho các công ty/tập đoàn đa quốc gia trên thế giới. Nói đến logistics là nói đến hiệu quả và việc tối ưu hóa trong các ngành, các doanh nghiệp và nền kinh tế; logistics đồng nghĩa với hiệu quả của cả quá trình, chuỗi cung ứng; nó đối lập với lợi ích cục bộ, lợi ích nhóm mà làm tổn hại đến lợi ích toàn cục, lợi ích quốc gia. Có thể hình dung vị trí của dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng như ở sơ đồ 1.



Sơ đồ 1: vị trí của dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng

Trong nền kinh tế thị trường, logistics càng đóng vai trò quan trọng và là yếu tố không thể thiếu trong sản xuất, phân phối và lưu thông hàng hóa, đặc biệt là trong việc nâng cao hiệu quả của các hoạt động sản xuất và kinh doanh ở mọi lĩnh vực. Ở tầm vĩ mô, logistics giúp tối ưu hoá quá trình phân phối, vận chuyển, dự trữ các nguồn lực, giúp các quốc gia phát triển bền vững. Ở tầm vi mô, logistics đóng vai trò to lớn trong việc giải các bài toán đầu vào và đầu ra của các doanh nghiệp một cách có hiệu quả thông qua việc tối ưu hóa các hoạt động trong quá trình sản xuất - kinh doanh, từ đó giúp giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Chi phí cho logistics chiếm khoảng 10% giá trị của hàng hóa lưu thông trong nước và chiếm tới 40% đối với hàng hóa lưu thông trên thị trường quốc tế. Nước ta có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển ngành logistics bởi về mặt địa lý, chúng ta nằm ở vị trí chiến lược của khu vực, có "mặt tiền" hướng ra biển Đông, bờ biển trải dài, nhiều

cảng biển, sân bay quốc tế, hệ thống đường sắt xuyên quốc gia... Bên cạnh đó, với việc gia nhập WTO, nước ta đã trở thành quốc gia mở cửa về thương mại, hàng hóa, dịch vụ và đầu tư; có nhiều cơ hội để tiếp cận với các thị trường rộng lớn trên thế giới với các ưu đãi thương mại (như: giảm thuế quan và phi thuế, áp dụng các quy chế MFN, NT, GSP...) cho sản phẩm, hàng hoá. Chúng ta cũng có nhiều cơ hội để tiếp cận với các thành tựu khoa học và công nghệ mới nhất, phương thức quản lý tiên tiến của thế giới, đồng thời, hoạt động logistics ở nước ta bước đầu cũng đã thu hút được sự quan tâm của các cấp quản lý ở trung ương, địa phương và các doanh nghiệp.

## Thực trạng, nguyên nhân và giải pháp phát triển logistics

Tuy nhiên, với hệ thống khuôn khổ pháp lý về logistic vẫn còn nhiều bất cập như: chưa có chiến lược và quy hoạch tổng thể về phát triển logistics, hệ thống văn bản, chính

**Được coi là ngành “dịch vụ cơ sở hạ tầng” của nền kinh tế, logistics không chỉ đem lại nguồn lợi to lớn đối với một quốc gia mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc đổi mới mô hình tăng trưởng và nhu cầu cơ cấu lại nền kinh tế phù hợp với giai đoạn phát triển mới, vì đối với các quốc gia đang phát triển, nguồn doanh thu từ ngành này chiếm 15-20% GDP. Làm thế nào để ngành logistics ở Việt Nam hiện thực hóa nguồn lợi này là bài toán đặt ra cho nhà quản lý ở các ngành, các địa phương và doanh nghiệp trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế hiện nay.**

sách về logistics vẫn chưa hoàn thiện; cơ sở hạ tầng cho hoạt động logistics còn yếu kém, dẫn đến chi phí logistics cho các hoạt động kinh tế cao hơn nhiều so với các nước; các thủ tục liên quan đến hoạt động logistic (như thủ tục hải quan, cảng biển...) còn khá chồng chéo, phức tạp. Trong khi đó, các doanh nghiệp logistics ở nước ta hiện chủ yếu có quy mô vừa và nhỏ, kinh doanh còn manh mún, chủ yếu tập trung ở thị trường nội địa, nguồn nhân lực về

logistics thiếu và chưa được đào tạo bài bản... Những bất cập, tồn tại trên là do nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan như: nhận thức về vai trò, vị trí của logistics trong nền kinh tế còn chưa đầy đủ; việc định hướng, hỗ trợ của Nhà nước, hiệp hội đối với hoạt động logistics còn hạn chế; mô hình tăng trưởng kinh tế ở nước ta hiện chủ yếu phát triển theo chiều rộng, dựa vào tài nguyên và lao động trình độ thấp nên chưa tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics phát triển; tiềm lực của các doanh nghiệp logistics trong nước vẫn còn hạn chế...

Để nắm bắt và tận dụng hiệu quả những cơ hội, phát huy các tiềm năng, thế mạnh, khắc phục những mặt bất cập, tồn tại nhằm thúc đẩy ngành logistics phát triển mạnh mẽ, đáp ứng được yêu cầu tái cơ cấu và hội nhập của nền kinh tế, cần thực hiện đồng bộ các giải pháp sau:

*Thứ nhất, nâng cao nhận thức về vai trò, vị trí của logistics trong nền kinh tế.* Mặc dù logistics đóng vai trò hết sức quan trọng giúp đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu hợp lý nền kinh tế vì đây là ngành “dịch vụ cơ sở hạ tầng” của cả nền kinh tế nhưng có thể nói, ngành logistic của ta vẫn còn rất non trẻ, sự hiểu biết về lĩnh vực này của đại đa số cán bộ và người dân còn hạn chế. Việc nâng cao nhận thức về logistics của đội ngũ cán bộ quản lý các ngành, các cấp ở trung ương và địa phương sẽ tạo điều kiện thuận lợi nhất cho ngành logistics phát triển và giúp chủ các doanh nghiệp giải quyết các bài toán đầu vào, đầu ra trong hoạt động sản xuất, kinh doanh của mình một cách tối ưu, từ đó nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh, đóng góp cho tăng trưởng của nền kinh tế nói chung và của doanh nghiệp nói riêng.

*Thứ hai, cần có quan điểm, định hướng, mục tiêu nhất quán, cụ thể về phát triển logistics ở nước ta trong*

*giai đoạn đến năm 2020.* Để tránh tụt hậu so với các nước trong khu vực và trên thế giới về lĩnh vực logistics, cần nhanh chóng triển khai xây dựng Chiến lược và quy hoạch phát triển ngành logistics đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, từ đó có sự thống nhất trong quản lý và có lộ trình phát triển dài hạn cho ngành này. Trong đó, Chiến lược tổng thể phát triển ngành logistics phải phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước cũng như các chương trình hợp tác kinh tế với các nước trong khu vực và trên thế giới. Đặc biệt, trong Chiến lược cũng nên tính đến lộ trình hội nhập của lĩnh vực logistics ở tầm khu vực để có sự phối hợp chặt chẽ về chính sách, đồng bộ hóa về tiêu chuẩn kỹ thuật, khung khổ pháp lý cũng như phù hợp với quy hoạch phát triển mạng lưới cơ sở hạ tầng của các nước trong khu vực.

Mặt khác, vì logistics là loại hình dịch vụ tổng hợp, mang tính liên ngành và áp dụng triệt để công nghệ thông tin, việc quản lý dịch vụ logistics còn đòi hỏi sự tham gia của nhiều ngành như giao thông vận tải, thương mại, hải quan, công nghệ thông tin... do đó, để đảm bảo sự thống nhất trong quản lý cũng như sự nhất quán giữa các quy định pháp luật về logistics, cần thành lập Ủy ban logistics quốc gia với đầy đủ các thành viên từ các Bộ: Giao thông Vận tải, Công thương, Tài chính, Thông tin và Truyền thông... Đồng thời, đẩy nhanh công tác đào tạo nguồn nhân lực cho ngành logistics cũng như sớm xây dựng các chương trình đào tạo logistics, đưa môn học logistics vào học phần bắt buộc trong chương trình đào tạo bậc đại học và sau đại học chuyên ngành kinh tế và quản trị kinh doanh.

*Thứ ba, hoàn thiện các cơ chế, chính sách khuyến khích, ưu tiên cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng*

*logistics*. Tập trung quy hoạch, đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng, phương tiện kỹ thuật đồng bộ, tiên tiến, nhằm hỗ trợ cho sự phát triển của logistics như hệ thống giao thông vận tải, các nhà ga, hệ thống cảng sông, biển, cảng hàng không, kho hàng bến bãi cùng các trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa container ở các điểm vận tải giao nhận. Phát triển hệ thống giao thông vận tải đối ngoại gắn kết chặt chẽ với hệ thống giao thông vận tải trong nước để chủ động hợp tác, hội nhập khu vực và quốc tế, khai thác hiệu quả các tuyến hàng lang kinh tế hiện nay. Về vốn đầu tư, Nhà nước cần có chính sách huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn từ ngân sách, viện trợ, vốn vay... từ các tổ chức quốc tế để xây dựng, cải tạo, nâng cấp hệ thống cảng biển, kho bãi lớn thành các trung tâm trung chuyển và phân phối hàng hóa trong khu vực. Bên cạnh việc nghiên cứu ban hành các chính sách khuyến khích đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng logistics, áp dụng rộng rãi các mô hình PPP (Public Private Partnerships) để có thể huy động vốn từ khu vực tư và giảm bớt gánh nặng cho ngân sách nhà nước, đặc biệt là đối với các dự án về xây dựng cơ sở hạ tầng, giao thông.

*Thứ tư, đầu tư nâng cấp hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ phát triển ngành logistics*. Cùng với việc khuyến khích sự phát triển khu vực kinh tế tư nhân trong kinh doanh dịch vụ logistics bằng các chính sách cụ thể, quan tâm đầu tư nâng cấp hạ tầng công nghệ thông tin (gồm: mạng lưới công nghệ thông tin phục vụ sản xuất, kinh doanh, trao đổi dữ liệu điện tử, hệ thống Internet...) giúp đảm bảo thúc đẩy sự phát triển bền vững cho hoạt động logistics. Khi thông tin thông suốt sẽ giúp các doanh nghiệp trong lĩnh vực này nhanh chóng cập nhật thông tin về các phương tiện, hàng hóa được vận chuyển

giữa các bên liên quan, kịp thời triển khai các dịch vụ như thủ tục hải quan, tổ chức xếp dỡ và giao hàng cũng như giải phóng phương tiện vận chuyển, từ đó hạn chế tối đa các chi phí phát sinh cũng như các chi phí không chính thức khác.

*Thứ năm, phát triển hệ thống logistics nói chung và các dịch vụ logistics nói riêng phải gắn với hội nhập và liên kết các vùng kinh tế trọng điểm, các hành lang kinh tế ở trong nước và ưu tiên phát triển nhiều loại hình doanh nghiệp logistics*. Từ thể chế pháp luật, cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics đến việc khai thác, sử dụng dịch vụ logistics đều phải được đặt trong bối cảnh hội nhập của nền kinh tế và trong toàn hệ thống logistics của khu vực và thế giới. Đặc biệt, việc phát triển các dịch vụ logistics luôn đòi hỏi sự gắn kết của nhiều ngành/lĩnh vực/khu vực khác nhau của nền kinh tế và đặt trong mối liên kết giữa các vùng kinh tế trọng điểm, các hành lang kinh tế của cả nước.

Hiện nay, ở nước ta có khoảng trên 1.000 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics song quy mô và năng lực còn hạn chế, khả năng cạnh tranh thấp, vì vậy, việc thành lập các doanh nghiệp liên doanh, liên kết có yếu tố nước ngoài sẽ giúp các doanh nghiệp logistics trong nước học hỏi kinh nghiệm, phương pháp quản lý logistics hiện đại; được hỗ trợ về mặt tài chính, công nghệ, cơ sở vật chất, kỹ năng cũng như cơ hội tiếp cận với các thị trường mới. Bên cạnh tạo điều kiện cho việc liên doanh, liên kết với các đối tác nước ngoài, Nhà nước cần ưu tiên phát triển nhiều loại hình doanh nghiệp logistics trong nước cũng như có giải pháp hiệu quả giúp các doanh nghiệp logistics chủ động củng cố nội lực, khắc phục những yếu kém nội tại và tăng cường liên kết, liên

doanh giữa các doanh nghiệp trong nước.

*Thứ sáu, tăng cường nghiên cứu và học tập kinh nghiệm của các nước có nền công nghiệp logistics phát triển*. Logistics đã và đang phát triển nhanh chóng và mang lại những lợi ích to lớn cho nhiều nước phát triển như: Đức, Hà Lan, Thụy Điển, Đan Mạch, Mỹ... Ở các nước này, ngành logistics luôn giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế; các dịch vụ logistics đem lại hiệu quả cao và được coi trọng nhờ áp dụng lâu dài các biện pháp duy trì tính hiệu quả và sự cạnh tranh lành mạnh cho lĩnh vực logistic như: phát triển các sáng chế kỹ thuật, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, cơ sở hạ tầng cũng như đề cao cách thức kinh doanh. Trong giai đoạn đầu phát triển của ngành logistics như ở nước ta, việc nghiên cứu, học tập kinh nghiệm từ các nước có nền công nghiệp logistics phát triển là rất cần thiết ■

### Chú thích và tài liệu tham khảo

\* Ở phương Đông, thời Hán Cao tổ Lưu Bang xây dựng nhà Hán, Trương Lương lần đầu tiên đã đưa ra khái niệm Hậu cần và do chính Tiêu Hà phụ trách, năm 202 trước Công nguyên. Ở phương Tây, thời kỳ Hy Lạp cổ đại, đế chế Roman và Byzantine đã có sĩ quan "Logistikas" - Người chịu trách nhiệm về các vấn đề tài chính cũng như phân phối.

- "Phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam", Tạp chí Kinh tế và Phát triển, số 152, tháng 2.2010.

- *Logistics - Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*. NXB Đại học Kinh tế Quốc dân, 2011.

- *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2012.