

PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTIC TRONG HỘI NHẬP KINH TẾ QUỐC TẾ CỦA VIỆT NAM

HÀ VĂN HỘI*

Việt Nam đã thực sự bước vào sân chơi toàn cầu sau khi trở thành thành viên chính thức của WTO. Cùng với các ngành kinh tế khác, ngành kinh doanh dịch vụ giao nhận, vận tải đang tích cực chuyển biến để nâng cao năng lực cạnh tranh, chất lượng dịch vụ và hiệu quả. Một hướng đi quan trọng ở quá trình này là tăng cường mở rộng, phát triển các dịch vụ Logistics và dịch vụ giá trị gia tăng trong dây chuyền cung ứng, trên cơ sở những định hướng chiến lược cho việc phát triển dịch vụ này. Đây là một trong những yếu tố quan trọng góp phần vào sự tăng trưởng kinh tế, nâng cao hiệu quả của việc sử dụng nguồn tài nguyên và tăng sức cạnh tranh sản phẩm của Việt Nam trên thị trường quốc tế.

1. Cơ hội và thách thức của Logistics Việt Nam trong hội nhập kinh tế quốc tế

Nếu như ở Việt Nam, Logistics còn là một ngành mới mẻ thì trên thế giới đã là một dịch vụ hoạt động lâu năm với nhiều tập đoàn hoạt động với quy mô toàn cầu như: Maersk Logistics, Mitsui OSK, APL... Sự phát triển dịch vụ Logistics có ý nghĩa đảm bảo cho việc vận hành sản xuất, kinh doanh các dịch vụ khác được đảm bảo về thời gian và chất lượng. Logistics phát triển tốt sẽ mang lại khả năng tiết giảm chi phí, nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ. Thực tế trong những năm qua, hoạt động Logistics Việt Nam mới có những bước đi chập chững trong bối cảnh có nhiều cơ hội nhưng cũng phải đối mặt với không ít thách thức

1.1. Về cơ hội

Thứ nhất, Logistics Việt Nam có rất nhiều yếu tố thuận lợi để phát triển như, nền kinh tế thị trường đã được hình thành ở Việt Nam và đang có tốc độ

* TS. Trường Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội

tăng trưởng cao so với khu vực. Việt Nam đã và đang tích cực đẩy nhanh hội nhập kinh tế quốc tế thông qua những cải cách về cơ chế, chính sách, thủ tục hành chính, xây dựng hệ thống pháp luật kinh tế và tài chính phù hợp với thông lệ quốc tế. Việc trở thành thành viên chính thức của WTO đã đưa Việt Nam thành một quốc gia mở cửa về thương mại hàng hóa, dịch vụ và đầu tư. Lĩnh vực dịch vụ đang được quan tâm phát triển, hoạt động cung cấp dịch vụ Logistics đã bắt đầu thu hút sự chú ý của các cấp quản lý Nhà nước cũng như của các doanh nghiệp trong và ngoài nước. Hệ thống luật pháp Việt Nam đang được điều chỉnh dần để phù hợp với tiến trình hội nhập và sự phát triển kinh tế. Nhà nước tuy không thể tiếp tục bảo hộ, nhưng vẫn có thể giúp ngành dịch vụ Logistics phát triển, chiếm lĩnh được thị trường nội địa, thông qua việc đầu tư cải tạo hệ thống cơ sở hạ tầng, điều chỉnh hành lang pháp lý để tránh tình trạng chông chéo, gây ra những ách tắc không đáng có cho hoạt động của doanh nghiệp. Tuy nhiên, điều đáng nói là nguồn lợi lớn từ dịch vụ này hiện không nằm trong tay các doanh nghiệp (DN) Việt Nam mà đang chảy về túi các đại gia nước ngoài. Một nguồn lợi lớn trên sân nhà chưa được các DN Việt Nam tận dụng mà họ đang là những người làm thuê cho các tập đoàn nước ngoài.

Thứ hai, lợi thế về khu vực, Việt Nam có vị trí địa lý rất thuận lợi cho vận tải quốc tế, nằm ở khu vực chiến lược trong vùng Đông Nam Á. Bờ biển trải dài trên 2.000 km, có nhiều cảng nước sâu, các sân bay quốc tế, hệ thống đường sắt xuyên quốc gia và mạng lưới giao thông là tiền đề khả quan để phát triển dịch vụ Logistics. Với hệ thống sông ngòi chằng chịt và hệ thống đường bộ dọc theo đất nước rất thuận lợi cho việc kết hợp nhiều phương thức vận tải, vận tải quá cảnh. Trong đó vận tải đa phương thức là một phương thức vận tải rất quan trọng để thiết lập nên chuỗi cung ứng dịch vụ Logistics.

Thứ ba, đầu tư nước ngoài vào Việt Nam đã mở ra một thời kỳ mới, tạo nhiều cơ hội phát triển cho nền kinh tế Việt Nam, trong đó có dịch vụ Logistics. Vốn đầu tư nước ngoài, cụ thể là nguồn vốn ODA nhằm phát triển cơ sở hạ tầng và các nguồn vốn từ các tổ chức phi chính phủ hỗ trợ cho Việt Nam ngày càng tăng.

Thứ tư, với một nền sản xuất phát triển mạnh mẽ, nhu cầu xuất nhập khẩu tăng cao, dịch vụ Logistics trên thị trường Việt Nam đang hứa hẹn tốc độ tăng trưởng rất mạnh mẽ. Ước tính năm 2007, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam khoảng 102 tỉ Đô la Mỹ. Riêng trong lĩnh vực xuất khẩu, cho đến 2010, bình quân mỗi năm tăng 20% và cho đến 10 năm tới kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam sẽ đạt tới 200 tỉ đô la Mỹ/năm. Điều đó cho thấy tiềm năng phát triển dịch vụ Logistics Việt Nam còn khá lớn. Nếu chỉ tính riêng khâu quan trọng nhất trong Logistics là vận tải, chiếm từ 40-60% chi phí thì cũng đã là một thị trường dịch vụ khổng lồ. Thực tế cho thấy, chi phí về Logistics chiếm 10% giá trị buôn bán của hàng hóa lưu thông trong nước và chiếm 40% đối với hàng hóa mua bán trên thị trường quốc tế. Trong khi đó,

Việt Nam có rất nhiều lợi thế để phát triển ngành công nghiệp Logistics, làm tăng GDP cho đất nước.

Thứ năm, sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ thông tin đã và đang mở ra những thuận lợi lớn cho việc tiêu chuẩn hóa quy trình và thủ tục thực hiện dịch vụ Logistics, biểu hiện rõ nhất là từ tháng 7- 2005 chúng ta đã bắt đầu thực hiện thông quan điện tử thí điểm ở một số địa phương, đến năm 2007 áp dụng trên toàn quốc. Đây chính là một trong những điều kiện tiên quyết để ngành công nghiệp Logistics Việt Nam phát triển, đáp ứng nhu cầu hội nhập kinh tế quốc tế.”

1.2. Về thách thức

Thứ nhất, về hành lang pháp lý, thực ra dịch vụ Logistics mới chỉ được công nhận là một hành vi thương mại trong Luật Thương mại sửa đổi có hiệu lực từ ngày 1-1-2006. Tháng 9-2007 vừa qua, Chính phủ mới ban hành Nghị định 140 “Quy định chi tiết thi hành Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics”, nhưng nhìn chung, Nghị định 140 còn sơ sài đối với một lĩnh vực mang lại lợi nhuận khổng lồ như Logistics.

Thứ hai, trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế, các doanh nghiệp dịch vụ Logistics sắp tới sẽ đối mặt với áp lực cạnh tranh lớn, khi Việt Nam thực hiện cam kết mở cửa thị trường dịch vụ này cho nhà đầu tư nước ngoài. Với nguyên tắc không phân biệt đối xử, cơ hội dành cho các nhà đầu tư nước ngoài và doanh nghiệp Việt Nam là ngang bằng, đây không chỉ là cơ hội mà còn là thách thức đối với các doanh nghiệp trong nước. Trong nhiều năm qua, dịch vụ Logistics được Chính phủ bảo hộ khá kỹ thông qua các biện pháp ngăn chặn doanh nghiệp nước ngoài tiếp cận thị trường trong nước. Tuy nhiên, khi hội nhập, Nhà nước sẽ không thể can thiệp để trợ giúp doanh nghiệp như lâu nay, vì vậy tồn tại và phát triển được hay không tùy thuộc gần như hoàn toàn vào khả năng cạnh tranh của từng doanh nghiệp. Một ví dụ điển hình là, trong lĩnh vực dịch vụ vận tải biển, Việt Nam có cam kết trong 2 phân ngành vận tải hành khách và vận tải hàng hoá (trừ vận tải nội địa). Trong đó, đến năm 2009, các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài được thành lập liên doanh vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam với vốn góp không quá 49% vốn pháp định của liên doanh. Đối với các loại hình công ty khác, mức góp vốn cam kết là 51%, ba năm sau, tỷ lệ góp vốn của phía nước ngoài sẽ tăng lên và họ có thể thiết lập các công ty 100% vốn nước ngoài. Mặt khác, theo cam kết, mãi đến năm 2012 Việt Nam mới không hạn chế số lượng liên doanh, nhưng, tính đến thời điểm này, Việt Nam đã có 14 công ty liên doanh vận tải biển và container với vốn góp của nước ngoài khá linh hoạt. Chắc chắn, trong thời gian tới sẽ có sự cạnh tranh quyết liệt giữa các doanh nghiệp Logistics trong và ngoài nước. Đây là một thách thức không nhỏ đối với các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics của Việt Nam khi mà năng lực của các doanh nghiệp này đang bị coi là “yếu toàn diện”.

Thứ ba, một trong những trở ngại lớn đối với sự phát triển của ngành dịch vụ này là hệ thống cơ sở hạ tầng thiếu đồng bộ. Các trục đường bộ không được thiết kế đúng tiêu chuẩn để có thể kết hợp tốt giữa các phương thức vận tải bằng đường biển, đường sông, đường bộ và hàng không. Chẳng hạn các quốc lộ chỉ được thiết kế cho xe tải trọng không quá 30 tấn lưu thông, trong khi theo tiêu chuẩn quốc tế, trọng lượng một container 40 feet đầy hàng đã lên đến 34,5 tấn. Như vậy, để có thể lưu thông trên đường, doanh nghiệp buộc phải san hàng sang container khác, làm tăng chi phí và mất thời gian. Hơn nữa, Logistics là loại hình dịch vụ tổng hợp, quá trình hoạt động có liên quan đến sự quản lý của nhiều bộ, ngành như: giao thông vận tải, thương mại, hải quan, đo lường và kiểm định... Việc mỗi bộ có một quy định riêng nhưng không đồng bộ, thậm chí còn mâu thuẫn với nhau, cộng với việc cấm xe tải ở các thành phố lớn đã gây ra những trở ngại không nhỏ cho ngành Logistics.

2. Những điểm mạnh, điểm yếu của Logistic Việt Nam

2.1. Về điểm mạnh

Về phía các doanh nghiệp Việt Nam, tuy gặp khó khăn nhưng doanh nghiệp Việt Nam cũng có thế mạnh riêng, như hiểu biết rất rõ thị trường Việt Nam, hiểu luật lệ, phong tục tập quán từng vùng, có sẵn cơ sở vật chất, kho tàng bến bãi.

2.2. Về điểm yếu.

Thứ nhất, đa phần các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ Logistics đều rất nhỏ bé về địa bàn hoạt động và hạn chế về vốn cũng như về công nghệ thông tin. Đây không chỉ là “bệnh” của riêng doanh nghiệp Logistics. Hiện có tới 80% doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics ở Việt Nam có số vốn rất nhỏ, thậm chí có doanh nghiệp chỉ đăng ký từ 300 đến 500 triệu đồng. Trong khi đó để có thể ký vận đơn vận tải đa phương thức thì doanh nghiệp phải có tài sản thế chấp hay bảo lãnh của ngân hàng tối thiểu 80.000 SDR (tương đương 120.000 USD) theo quy định 125/2003/NĐ-CP. Hơn nữa, nếu muốn phát hành vận đơn này vào Mỹ thì doanh nghiệp phải ký quỹ tiếp 150.000 USD nữa theo Luật vận tải biển Hoa Kỳ (Surety bond – US Carriage of Goods by Sea Act – COGSA 1984, reviset 1998). Nhưng quan trọng nhất là trong bối cảnh Logistics toàn cầu hiện nay thì hầu hết các doanh nghiệp Việt Nam lại chưa có văn phòng đại diện của mình ở nước ngoài, chưa có doanh nghiệp nào đủ điều kiện tham gia đấu thầu độc lập ở nước ngoài để cung ứng dịch vụ Logistics. Với con số khoảng 800 doanh nghiệp Logistics là không nhỏ so với các quốc gia trong khu vực. Nhưng trên thực tế, các doanh nghiệp Logistics trong nước chỉ đáp ứng được khoảng một phần tư (1/4) nhu cầu thị trường nội địa. Chênh lệch trình độ giữa doanh nghiệp trong nước và nước ngoài khá lớn.

Thứ hai, giữa các doanh nghiệp Logistics không có sự hợp tác được với nhau dẫn đến tình trạng manh mún, mạnh ai nấy làm. Hầu hết doanh nghiệp Việt Nam khi tham gia thị trường dịch vụ Logistics mới chỉ đóng vai trò như những

nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh cho các công ty Logistics nước ngoài, như đảm nhận việc khai báo hải quan, cho thuê phương tiện vận tải, kho bãi... Rất ít doanh nghiệp có đủ sức tổ chức, điều hành toàn bộ quy trình hoạt động Logistics theo cách thức 3PL chứ chưa nói gì đến 4PL và còn lâu mới có thể thực hiện được mô hình 5PL. Nói cách khác, Việt Nam còn thiếu những nhà cung cấp dịch vụ logistics trọn gói “Door to Door” (dịch vụ logistics bên thứ 4 cho hàng hóa xuất nhập khẩu. Hoạt động logistics chuyên nghiệp đòi hỏi phải tích hợp được hàng loạt các dịch vụ vận tải, giao nhận, thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu thành một chuỗi liên tục để đảm bảo hàng hóa được vận chuyển trọn gói từ nhà sản xuất - vận tải - người tiêu dùng.

Thứ ba, giá cả dịch vụ Logistics của Việt Nam tương đối rẻ nhưng dịch vụ không chắc chắn và các công ty giao nhận địa phương kém phát triển đã làm cho tình trạng trở nên khó khăn hơn khi chiếm lĩnh thị trường logistics trong nước. Trong quá trình đàm phán gia nhập WTO, một số nước đã dùng nguyên tắc phải mở cửa thị trường dịch vụ Logistics ngay lập tức như một trong những điều kiện để thương lượng. Điều đó chứng tỏ các nước này đã chuẩn bị cho việc phân chia thị phần tại Việt Nam từ trước, và đã có sẵn những bước đi cơ bản. Trong khi đó thì các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics Việt Nam lại chưa sẵn sàng cho cuộc chơi này, nói đúng hơn là chưa đủ điều kiện tham gia phân chia thị phần với nước ngoài, mặc dù biết rất rõ điều kiện đó.

Thứ tư, thiếu vốn và công nghệ luôn là hai yếu tố khiến các doanh nghiệp Việt Nam yếu sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Một trong những yếu tố cơ bản tạo nên quá trình cung cấp dịch vụ Logistics là phương tiện chuyên chở, mà cụ thể ở đây là đội tàu biển. Tính đến cuối năm 2007 Việt Nam đã có 1.194 tàu biển với tổng dung tích hơn 2,5 triệu tấn đăng ký và trọng tải toàn phần hơn 4 triệu tấn; trong đó có 432 tàu hoạt động tuyến quốc tế với tổng dung tích gần 1,95 triệu tấn đăng ký và trọng tải toàn phần gần 2,86 triệu tấn. Tuy nhiên, chất lượng đội tàu biển Việt Nam vẫn còn nhiều bất cập. Tuổi trung bình của cả đội tàu là 14,5 năm. Tàu lớn tuổi nhất hoạt động tuyến quốc tế của Việt Nam hiện nay là 45 tuổi. Và hệ quả của vấn đề này dẫn đến nhiều tàu Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài.

Thứ năm, cái yếu rõ hơn mà đáng lẽ doanh nghiệp Việt Nam nên sớm nhận thức và khắc phục là nguồn nhân lực. Có lẽ vì Logistics là một ngành còn quá mới mẻ nên cho đến hiện nay cả nước vẫn chưa có một nguồn nhân lực được đào tạo chuyên nghiệp, có kinh nghiệm và hiểu biết luật pháp quốc tế. Ngoài luật pháp Việt Nam, các công ty Logistics nhất thiết phải am hiểu sâu sắc và vận dụng hiệu quả luật pháp, tập quán thương mại quốc tế. Với trình độ nguồn nhân lực và điều kiện phát triển như hiện nay, có thể nói đây là khó khăn lớn cho ngành Logistics Việt Nam. Nguồn nhân lực cho ngành này chủ yếu được lấy từ các đại lý hãng tàu hoặc từ các công ty giao nhận vận tải biển và sử dụng theo khả năng của họ. Kiến thức mà những nhân viên làm việc tại các doanh nghiệp Logistics hiện nay có được là học từ nước ngoài, một phần nhỏ từ các đại học

chuyên ngành trong nước với kiến thức thiếu cập nhật. Rõ ràng, với một nguồn nhân lực thiếu chuyên môn, yếu nghiệp vụ như vậy thì khả năng cạnh tranh sẽ như “trứng chọi đá” trước các hãng Logistics nước ngoài với thế mạnh về vốn và công nghệ, cộng thêm đội ngũ nhân lực giàu kinh nghiệm, chuyên môn cao. 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. Hiện Việt Nam chưa có trường lớp chuyên đào tạo lĩnh vực này, sinh viên các trường giao thông vận tải, hàng hải, ngoại thương chưa được học nhiều nội dung có liên quan đến Logistics, chỉ đào tạo chung các kiến thức cơ bản về nghiệp vụ ngoại thương, vận tải... Hầu hết các trường đại học, cao đẳng nói trên chưa có môn học Logistics trong chương trình đào tạo, chứ chưa nói gì đến có hẳn một chuyên ngành đào tạo về Logistics. Chỉ có một số rất ít tự đi du học tại các nước có đào tạo chuyên ngành này. Sách giáo khoa, tài liệu tham khảo về loại hình dịch vụ này cũng rất hiếm.

Thứ sáu, một vấn đề nữa trong hoạt động Logistics, đó là thay vì liên kết, hợp tác thì các doanh nghiệp Việt Nam lại cạnh tranh không lành mạnh, làm ăn chộp giựt, phá giá...trong khi chất lượng chưa cao thì lại tự làm yếu nhau và làm yếu chính mình. Đây chính là tiền lệ xấu, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp nước ngoài “nhảy” vào khai thác, đe dọa sự phát triển ngành công nghiệp Logistics non trẻ của Việt Nam.

Thứ bảy, một trong những nguyên nhân làm cho dịch vụ Logistics của nhiều doanh nghiệp Việt Nam cung cấp thiếu tin cậy là do trình độ ứng dụng công nghệ thông tin kém nối mạng với mạng Logistics toàn cầu cũng không có nên thường xuyên thiếu thông tin, công việc phải giải quyết thông qua các đại lý của các công ty nước ngoài. Do vốn ít nên tổ chức doanh nghiệp đơn giản, không chuyên sâu, không có văn phòng đại diện ở các nước khác. Đây thực sự là một mối nguy hiểm cho các doanh nghiệp Việt Nam khi bước vào sân chơi toàn cầu. Bởi nếu chỉ hoạt động một cách độc lập, thiếu sự liên kết với các mạng lưới dịch vụ Logistics khác thì khả năng chắc chắn một điều các doanh nghiệp Việt Nam chỉ hoạt động như một doanh nghiệp làm dịch vụ đơn lẻ cho các nhà cung cấp dịch vụ Logistics nước ngoài mà thôi.

3. Một số giải pháp phát triển dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới.

Để có thể tự mình thực hiện đầy đủ các công đoạn của dịch vụ Logistics, các doanh nghiệp logistics Việt Nam phải tự tổ chức và điều hành được mạng lưới đủ rộng, cộng với sự trợ giúp của công nghệ thông tin để có thể quản lý chặt chẽ toàn bộ quy trình của sản phẩm dịch vụ. Đồng thời, cần phải nghiên cứu và thực hiện tốt các biện pháp sau:

Thứ nhất, để thúc đẩy sự phát triển của dịch vụ Logistics đầy đủ (3PL-4PL), Việt Nam cần chọn lọc nhà đầu tư nước ngoài, tạo cơ sở hạ tầng liên hoàn, tạo điều kiện thông thoáng và hợp lý cho những nhà đầu tư có uy tín và năng lực trong lĩnh vực logistic. Từ đó, thúc đẩy quá trình đầu tư, cải cách nhanh chóng

và toàn diện nguồn tài nguyên cho ngành: cảng, sân bay, cảng thông quan nội địa, đường bộ, đường sắt, kho bãi, trang thiết bị và các định chế có liên quan như thuế, bảo hiểm, ngân hàng, môi trường... Tất cả các nguồn tài nguyên phải được sắp xếp một cách hợp lý trong một bản đồ quy hoạch liên hoàn, có khả năng tương tác và hỗ trợ qua lại lẫn nhau một cách hiệu quả. Cần 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 trong khu vực. Kinh nghiệm của một số quốc gia trong khu vực như Trung Quốc, Singapore cho thấy, việc chọn lọc vốn đầu tư nước ngoài tập trung vào các vùng trọng điểm khơi luồng vận chuyển trong và ngoài nước đóng vai trò rất quan trọng trong việc đẩy mạnh công nghiệp logistics.

Thứ hai, chuẩn hóa các quy trình Logistics - thống kê logistics và xây dựng hành lang, khung pháp lý mở và chọn lọc. Mặc dù chúng ta đã có quy định pháp lý về hoạt động Logistics. Tuy nhiên, các quy trình thực hiện dịch vụ này vẫn còn trong tình trạng mỗi đơn vị thực hiện một kiểu, dẫn đến các chi phí thủ tục, gây trở ngại, làm giảm hiệu quả của hoạt động này.

Thứ ba, tích cực đẩy mạnh công tác đào tạo nhân lực chuyên ngành về logistics tại các trường đại học và cao đẳng. Về nhân lực, các doanh nghiệp trong nước đang sử dụng khoảng 6.000 nhân viên, nhưng rất thiếu những người được đào tạo chuyên nghiệp, có kinh nghiệm và hiểu biết luật pháp quốc tế. Chính vì vậy, một trong những vấn đề cấp bách hiện nay của ngành Logistics Việt Nam là cần phải tăng cường đào tạo nguồn nhân lực trước sự thiếu hụt trầm trọng về nguồn nhân lực cho hoạt động Logistics, chúng ta cần xây dựng chiến lược nhân lực hợp lý để có thể đáp ứng nhu cầu nguồn nhân lực cho ngành này trong thời gian tới. Trước mắt, cần tổ chức đào tạo, bồi dưỡng ngắn hạn cho đội ngũ những người trực tiếp tham gia khai thác dịch vụ logistics với những nội dung thiết thực, gắn kết với công việc họ đã đang và sẽ làm như quy trình khai báo làm thủ tục giao nhận hàng với các cơ quan có liên quan như Hải quan, cảng biển, cách đọc và hiểu được các chứng từ vận tải..

Thứ tư, Chính phủ cần có chính sách và biện pháp hướng dẫn, thúc đẩy các doanh nghiệp giao nhận kho vận liên kết với nhau để có những doanh nghiệp có đủ quy mô, đủ điều kiện cạnh tranh với các doanh nghiệp Logistics của các nước trong khu vực và trên thế giới. Khi đã gia nhập WTO, các chế định của nhà nước luôn công bằng cho cả doanh nghiệp trong nước và ngoài nước. Chính vì vậy, vai trò của các hiệp hội lúc này cực kỳ quan trọng. Hiện nay, mặc dù chúng ta có đủ các hiệp hội từ Hiệp hội Cảng biển, Hiệp hội Đại lý và môi giới hàng hải, Hiệp hội các chủ tàu, Hiệp hội Giao nhận kho vận... nhưng vai trò của các hiệp hội này vẫn chưa thực sự phát huy. Hoạt động Logistics chuyên nghiệp đòi hỏi phải tích hợp được việc cung ứng nguyên vật liệu, sản xuất, xuất nhập khẩu hàng hóa, phân phối với hàng loạt các dịch vụ vận tải, giao nhận... do đó rất cần tiếng nói chung, sự liên minh giữa các hiệp hội, các doanh nghiệp.

Các doanh nghiệp thành viên trong hiệp hội cần tăng cường hợp tác với nhau để bảo vệ lợi ích chung, cùng cạnh tranh với các đối thủ cùng ngành nghề, tập đoàn nước ngoài, tránh trường hợp vì lợi ích cục bộ làm thiệt hại đến doanh nghiệp trong nước, để đối tác nước ngoài lợi dụng. Ngoài sự liên kết giữa các doanh nghiệp, cần có sự liên kết hợp tác giữa những người làm Logistics và giữa các khách hàng lớn trong nước.

Thứ năm, hoạt động trong môi trường cạnh tranh quyết liệt, không có sự bảo hộ của Nhà nước, muốn đứng vững không có giải pháp hữu hiệu nào hơn là các doanh nghiệp phải nâng cao chất lượng dịch vụ, hoàn thiện các loại hình dịch vụ đang cung cấp cho khách hàng, đặc biệt là dịch vụ vận tải giao nhận hàng hoá bằng container. Đối với lĩnh vực giao nhận hàng hải, cần nhanh chóng cải tạo và nâng cấp theo hướng hiện đại hoá hệ thống kho bãi hiện có, phát triển kho bãi mới ở vị trí thuận lợi đảm bảo cho được triển khai nghiệp vụ gom hàng, bảo quản, đóng gói, giao nhận và vận chuyển. Trong điều hành, củng cố hệ thống máy tính ghi lại toàn bộ thông tin liên quan đến container cũng như hàng hoá trong container (hệ thống CCMS quốc tế). Đây là hệ thống quản lý của các hãng vận tải giao nhận nước ngoài thường sử dụng, nay Việt Nam áp dụng để chuyển dần sang cung cấp dịch vụ Logistics.

Theo kế hoạch, trong giai đoạn 2006 - 2010, Cục Hàng hải Việt Nam sẽ được Chính phủ, Bộ GTVT giao cho làm chủ đầu tư một số dự án trọng điểm và xây dựng đề án phát triển cảng biển hướng tới phát triển toàn diện trên lĩnh vực kinh doanh Logistics. Theo đó, trước mắt tập trung vào 2 giải pháp chính: Nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng cho khách hàng và mở rộng, đa dạng hoá các loại hình dịch vụ vận tải giao nhận để dẫn hướng tới phát triển toàn diện mô hình Logistics.

Phát triển toàn diện mô hình Logistics là giải pháp hết sức cần thiết đối với các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận của Việt Nam hiện nay. Xu hướng đa dạng hoá các sản phẩm dịch vụ cung ứng của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận cần tập trung vào 3 khâu chính là: Đảm nhận việc đóng gói, phân loại hàng hoá cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, đồng thời cung cấp dịch vụ kiểm kê, phân phối hàng hoá đến đúng địa chỉ tiếp nhận; cuối cùng, đầu tư, xây dựng hợp lý, có hiệu quả hệ thống kho bãi của doanh nghiệp...