

Hiện nay, với kim ngạch xuất nhập khẩu trên 400 tỷ USD và còn tăng nhanh trong những năm tới, Việt Nam đang có cơ hội “vàng” để phát triển và đưa logistics lên tầm cao mới. Tuy nhiên, để logistics trở thành ngành kinh tế mũi nhọn, đóng góp tích cực vào công nghiệp năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, đòi hỏi phải có sự nỗ lực từ chính các doanh nghiệp, sự hỗ trợ của các bộ, ngành, cơ quan quản lý.



Trong hai ngày 14 và 15/12/2017, Bộ Công Thương phối hợp Bộ Giao thông Vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) và Thời báo Kinh tế Việt Nam tổ chức “Diễn đàn Logistics Việt Nam 2017”.

Diễn đàn sẽ là nơi để các chuyên gia, doanh nghiệp và các nhà hoạch định chính sách đánh giá tình hình phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam, khu vực và thế giới. Từ đó, đưa ra giải pháp trong hoạch định chính sách, pháp luật, tạo điều kiện cho dịch vụ logistics phát triển theo đúng tiềm năng.

## **Nhiệm vụ và thách thức phát triển**

Theo số liệu thống kê của VLA, hiện nay, Việt Nam có khoảng 3.000 doanh nghiệp hoạt động trong ngành dịch vụ logistics, trong đó, khoảng 1.300 doanh nghiệp, chủ yếu là các doanh nghiệp nhỏ và vừa, tham gia tích cực vào thị trường trong nước và nước ngoài.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở Việt Nam chia thành 3 nhóm gồm: các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, trong đó có các tập đoàn đa quốc gia đã có tên tuổi; các doanh nghiệp do Nhà nước làm chủ số hộ hộ đã cơ phần hóa và Nhà nước còn số hộ hộ phần vốn; nhóm thứ 3 là các công ty tư nhân, cơ phần.

Đánh giá về những lợi thế phát triển logistics tại Việt Nam, Bộ Công Thương cho biết, nằm ở trung tâm khu vực châu Á – Thái Bình Dương, trên tuyến hàng hải quốc tế, Việt Nam là quốc gia có điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics.

Bên cạnh đó, với đường bờ biển dài trên 3.000 km trải dài từ Bắc đến Nam, có nhiều điều kiện thuận lợi để địa hàng hóa xuất nhập khẩu đi và về thị giới. Không chỉ hàng hóa của chính mình sản xuất, Việt Nam cũng là địa điểm lý tưởng để tiến hành các hoạt động trung chuyển như quá cảnh, chuyển khẩu, tạm nhập tái xuất.

Hiện nay, nhờ vị trí địa lý thuận lợi, Việt Nam là điểm chuyển tiếp cho hàng hóa nhập khẩu từ các nước châu Á qua cảng Cát Lái (Tp.HCM) và hàng hóa xuất khẩu đi Hoa Kỳ và EU qua khu vực cảng Cái Mép – Thới Vĩ (Bà Rịa – Vũng Tàu).

Bên cạnh đó, cùng với tiến trình mở cửa và hội nhập, ngành hàng hóa sản xuất, lưu thông trong nước và xuất nhập khẩu những năm qua tăng trưởng mạnh mẽ là tiến độ và cũng là động lực thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics.

Logistics đang trở thành ngành dịch vụ quan trọng của hoạt động thương mại quốc tế, thu hút sự quan tâm đặc biệt của ngành kinh tế. Việt Nam đã, đang và sẽ ký kết nhiều hiệp định thương mại, những hiệp định này buộc nước sản xuất phải tái cấu trúc, mở ra thêm những thị trường mới cũng sẽ tạo sức hút về hàng hóa cho đất nước.

Hiện nay, môi trường kinh tế vĩ mô đặc biệt thuận lợi sẽ tăng trưởng tốt của hoạt động sản xuất,

Cơ sở hạ tầng giao thông, nhất là các tuyến đường cao tốc, cùng với những lợi thế về cách thức hành chính, thu hút và hiện đại hóa thương mại đã tạo điều kiện cho lĩnh vực logistics của Việt Nam có những chuyển biến tích cực.

Không ngừng vươn chuyển, luân chuyển hàng hóa tăng, doanh thu các doanh nghiệp logistics đứng đầu thị trường và thế trường logistics Việt Nam đang trở nên hấp dẫn hơn đối với các nhà đầu tư nước ngoài.

Độc biệt, hệ thống luật pháp Việt Nam liên quan tới logistics cũng dần dần hình thành và hoàn thiện... Năm 2017, đánh dấu một bước tiến mới trong việc hoàn thiện khung pháp lý và chính sách liên quan đến logistics.

Từ việc Thủ tướng Chính phủ ký ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 về Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 cho đến việc sửa đổi và ban hành một số các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý nguồn nhân lực, thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành...

## **Vấn đề ưu thế cạnh tranh**

Mặc dù có nhiều ưu thế và điều kiện thuận lợi để phát triển, nhưng hiện nay ngành logistics Việt Nam vẫn “yếu thế” so với các nước trong khu vực và trên thế giới.

Trên thực tế, số liệu của VLA cho thấy, với khoảng 1.300 doanh nghiệp tham gia tích cực vào lĩnh vực logistics thì hầu hết đều là doanh nghiệp nhỏ và vừa nên mức đóng góp cho nền kinh tế chỉ khoảng 2-3%.

Vẫn điều kiện bình quân của các doanh nghiệp chỉ khoảng 4-6 tỷ đồng, số doanh nghiệp nhỏ và vừa chiếm 72% (với doanh nghiệp 20 tỷ đồng) với số lượng lao động 30-40 người, trong đó chỉ 5-7% có đào tạo bài bản và chuyên nghiệp.

Đáng chú ý, gần 70% doanh nghiệp logistics Việt Nam thu nhập không tài sản; việc đầu tư trang thiết bị, phần mềm hiện vẫn chiếm kho ngân 16% và kho ngân 4% về kho bãi, công, còn lại phải đi thuê ngoài. Chính vì thế, chỉ có 25% thị phần nằm trong tay doanh nghiệp Việt Nam, “mình bán bánh” còn lại trong tay doanh nghiệp nước ngoài.

Bên Công Thương cho rằng, hiện doanh nghiệp logistics Việt Nam còn khiêm tốn, quy mô vẫn nhỏ, địa bàn hoạt động chủ yếu chỉ trong nước, các dịch vụ cung cấp còn đơn điệu, chất lượng dịch vụ thấp, ít giá trị gia tăng, thiếu liên kết.

Đây được xem là điểm yếu nổi bật của doanh nghiệp logistics. Ngoài ra, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa thể tìm được tiếng nói chung với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, do vậy, chưa có sự gắn bó, phối hợp nhịp nhàng, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thiếu tin tưởng và ít muốn bắt tay chia sẻ với doanh nghiệp logistics Việt Nam.

Điều này dẫn đến việc nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong nước đang phải chịu các loại phí cao, giảm sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Còn doanh nghiệp logistics thì tăng trưởng chậm, khó vươn xa ra thị trường quốc tế.

Số liệu từ tổ chức Armstrong&Associates (Tổ chức đánh giá hoạt động kinh doanh quốc tế) cho rõ, tổng chi phí logistics của Việt Nam năm 2016 là 41,26 tỷ USD, tương đương 20,8% GDP, trong khi đó, chi phí cho lĩnh vực này tại các nước phát triển chỉ từ 9 – 14% GDP.

Theo báo cáo “Kỳ vọng cải thiện cạnh tranh 2016: Logistics trong nền kinh tế toàn cầu” của Ngân hàng Thế giới (WB), sau những lần tăng điểm trong 4 báo cáo trước đây, báo cáo năm 2016 lần đầu tiên ghi nhận Chỉ số hoạt động logistics (LPI) của Việt Nam bắt đầu giảm điểm khi WB công bố báo cáo này năm 2007. Việt Nam đang đứng thứ 64/160 nước về mức độ phát triển logistics và đứng thứ 4 trong ASEAN sau Singapore, Malaysia, Thái Lan.

Cho dù có tiềm năng, nhưng hiện nay năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam vẫn còn hạn chế. Các sự kiện hàng hải quốc tế và phần mềm cũng như công nghệ quản lý và môi trường chính sách, mặc dù đã được cải thiện trong những năm qua, nhưng vẫn cần được đẩy mạnh hơn nữa để bắt kịp trình độ phát triển của các nước đi đầu và đi đầu cạnh tranh trong khu vực...

## **Cơ hội thay đổi phương pháp và nguồn lực**

Trên thế giới, xu hướng lĩnh vực logistics đang vai trò của một ngành phục vụ, trở thành sự kết nối xuyên suốt và quy trình vận hành nhanh nhẹn của các doanh nghiệp kinh tế, đang đặt ra những yêu cầu thay đổi toàn diện về phương pháp và nguồn lực để thúc đẩy sự đổi mới của lĩnh vực logistics ở mỗi quốc gia, trong đó có Việt Nam.

Theo tính toán, tốc độ phát triển của ngành logistics tại Việt Nam những năm gần đây đạt khoảng 14-16%, có quy mô 8-10 tỷ USD/năm (chưa tính doanh thu vận tải). WB cũng đưa ra dự báo, tính cho đến năm 2020, tốc độ tăng trưởng của Việt Nam là 12%/năm, kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 623 tỷ USD, đây đang làm dấy lên mối lo ngại của nhiều nhà đầu tư; đồng thời cũng là cơ hội lớn cho ngành logistics Việt Nam “bùng nổ”.

Đã “khởi đầu” tiềm năng này, Quyết định 200/QĐ-TTg cũng đã xác định mục tiêu rõ ràng, đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15-20%, tỷ lệ cho thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50-60%, chi phí logistics giảm xuống còn 16-20% GDP, xếp hàng theo chuỗi năng lực quốc gia về logistics trên thế giới đạt 50 trở lên.

Cùng với đó, phần đầu hình thành các doanh nghiệp dịch vụ logistics đầu tư, có đủ sức cạnh tranh trên thị trường; hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp dịch vụ logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp.

Việt Nam tiếp tục thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng logistics, xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế cũng sẽ đóng vai trò chủ chốt. Đồng thời, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước; đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics của khu vực.

Trong Báo cáo Logistics Việt Nam 2017 do Bộ Công Thương xây dựng cũng đã đưa ra những định hướng, cuộc Cách mạng Công nghiệp 4.0 với những bước phá vỡ trong lĩnh vực trí tuệ nhân tạo, tích hợp trí tuệ nhân tạo với mạng lưới kết nối Internet vận tải (IoT) và các công nghệ hiện đại đang bắt đầu thay đổi toàn bộ diện mạo của ngành logistics toàn cầu. Lĩnh vực logistics thế giới sẽ chuyển từ dịch vụ trung tâm về các thị trường đang phát triển tại châu Á.

Đầu tư vào công nghệ và con người là sự ưu tiên quyết định sự phát triển của lĩnh vực logistics trong tương lai. Đây là những ưu tiên mà các cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics cũng như doanh nghiệp sản xuất – kinh doanh của Việt Nam cần phải tính đến trong kế hoạch phát triển logistics thời gian tới.

Theo đó, ngay trong năm 2018, các cơ quan quản lý nhà nước và hiệp hội, doanh nghiệp nên tập trung triển khai đề án, quy định liên quan các nhiệm vụ nêu trong Quyết định 200/QĐ-TTg tới các bộ, ngành, địa phương và hiệp hội.

Cần đẩy mạnh cải cách hành chính, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến logistics, đặc biệt là thủ tục kiểm tra chuyên ngành. Đẩy nhanh tiến độ triển khai các công trình hạ tầng logistics trọng điểm như cảng Lạch Huyện, đường cao tốc Hải Phòng – Quảng Ninh, sân bay Long Thành, trung tâm logistics cấp I tại Hà Nội và TP.HCM...

Bên cạnh đó, tăng ghép các hoạt động hiệp hội và hợp tác trong khu vực với việc mở cửa thị trường, tiếp cận nguồn hàng từ các nước láng giềng, đẩy nhanh việc cải thiện nâng cao chất lượng và chuẩn hóa dịch vụ logistics.

Mở rộng mạng lưới đào tạo về logistics, đẩy mạnh tuyên truyền về logistics cho các cấp, các ngành và các doanh nghiệp sản xuất – kinh doanh. Đặc biệt, cần tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý và bộ máy quản lý nhà nước hỗ trợ logistics phát triển; sẵn sàng, năng động triển khai công hội tiếp xúc chính các doanh nghiệp.

Bộ Công Thương hy vọng, trong những năm tới, với sự cải thiện và những pháp nghiên cứu và sự hình thành của các sàn giao dịch logistics tương lai, các báo cáo Logistics tương lai sẽ đáp ứng tốt hơn nhu cầu thông tin của các đối tác trong và ngoài nước; qua đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics, đưa Việt Nam trở thành mắt xích trung tâm logistics của ASEAN.

## Vneconomy