

Thứ Hai, 12/10/2015 02:38

Logistics chủ động trước TPP [1]



Hiện cả nước có khoảng hơn 1.000 doanh nghiệp trong nước hoạt động trong lĩnh vực logistics (cung ứng các dịch vụ kho bãi và giao nhận hàng hoá...), khoảng 40 công ty vận tải biển nước ngoài hoạt động tại Việt Nam. Thế nhưng, trên 80% lượng hàng xuất nhập khẩu của cả nước lại do các công ty vận tải biển nước ngoài nắm giữ. Nhưng, theo Thứ trưởng Bộ Công thương Trần Quốc Khánh, không đáng lo khi TPP hay các FTA khác được ký kết.

Mạnh số lượng, yếu thị phần

Ngành logistics Việt Nam được đánh giá là có nhiều cơ hội “thăng hoa” kể từ khi Việt Nam bắt đầu gia nhập Tổ chức thương mại thế giới (WTO), năm 2007. Thời điểm đó, với việc tham gia WTO, giới chuyên gia kinh tế nhận định, ngành logistic của Việt Nam sẽ khởi sắc nhờ việc hàng loạt các hiệp định thương mại song phương được ký kết.

Với 90% lượng hàng hóa được xuất nhập khẩu qua đường biển hàng năm, vận tải cảng biển chính là một trong những lĩnh vực quan trọng, đóng góp lớn vào sự tăng trưởng GDP của nước nhà. Tuy nhiên, không như kỳ vọng của giới chuyên gia trong ngành, sau gần 1 thập kỷ đầu tư để phát triển, ngành logistic của nước nhà vẫn đang ở bước khởi động. Điều này được minh chứng rõ ràng bởi con số: Hơn 1.000 DN hoạt động trong lĩnh vực logistic của Việt Nam nhưng lại không đảm nhận được những đơn hàng xuất nhập khẩu lớn.

Ngược lại, chỉ với con số khoảng 40 DN, song các công ty logistic của nước ngoài lại đang đảm nhận vai trò chính trong những đơn hàng lớn, thương vụ lớn.

Nói như ông Đỗ Xuân Quang - Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, dù các công ty vận tải biển nước ngoài tại Việt Nam chỉ chiếm khoảng 3-4% số lượng công ty hoạt động lĩnh vực này ở trong nước nhưng họ lại xử lý hơn 80% lượng hàng xuất nhập khẩu của cả nước.

Theo ông Quang, con số 40 công ty vận tải biển nước ngoài tại Việt Nam này, dù chiếm tỷ lệ khá khiêm tốn so với số lượng khá hùng hậu các DN trong nước, nhưng họ lại chủ yếu kết nối thương mại với thị trường Mỹ và châu Âu. Trong khi đó, hơn 1.300 công ty logistics trong nước chỉ tập trung thị

trường nội địa hoặc những thị trường xuất khẩu trong khu vực.

Một nguyên nhân nữa cũng khiến cho “miếng bánh ngon” rơi vào tay các DN nước ngoài, đó là bởi, hầu hết các DN xuất nhập khẩu của Việt Nam hiện nay đều mua bán hàng theo phương thức mua CIF, bán FOB, tức người mua/bán hàng Việt Nam không có trách nhiệm thuê tàu mà chỉ chịu trách nhiệm giao/nhận hàng hóa tại kho bãi cảng Việt Nam, còn quyền chủ động chọn tàu vận tải là do đối tác nước ngoài quyết định.

Đây rõ ràng là một con số thể hiện sự non trẻ của ngành logistic Việt Nam. Lý giải nghịch lý này, giới chuyên gia trong ngành cho hay, phần lớn các DN trong nước hoạt động trong lĩnh vực này là DN vừa và nhỏ, với số vốn khiêm tốn chỉ ở mức 6-7 tỷ đồng/DN. Trong khi đó, đối với lĩnh vực logistic, chi phí để đầu tư kho, bến bãi, cảng biển lại không phải là con số “dễ chịu”, đòi hỏi số vốn lên tới hàng triệu USD. Chính thực tế này trở thành “sợi dây trói” các DN trong nước.

“Quy mô vốn nhỏ, kinh doanh manh mún, chỉ vài tỷ đồng thì làm sao DN Việt Nam có thể mơ đến việc xây dựng được mạng lưới cảng biển, đầu tư trọng tải lớn. Thực tế đó khiến cho các DN trong nước thường xuyên phải chịu thua thiệt, nhường miếng bánh ngon cho các DN nước ngoài” – một DN thuộc lĩnh vực logistic của Việt Nam chia sẻ.

Sau một quãng thời gian khá dài tập trung đầu tư với mong muốn xây dựng một ngành logistic có thể tham gia sân chơi toàn cầu hóa, song đáng buồn là, tính đến thời điểm hiện nay, các DN trong nước mới chỉ đảm nhiệm được 18% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, phần còn lại (trên 80%) do các DN logistic nước ngoài chi phối.

“Miếng bánh ngon” thuộc về ai - không đáng lo

Không thể phủ nhận sự nỗ lực của các DN trong nước cũng như nhà quản lý trong thời gian qua đối với việc đầu tư để đưa ngành logistic của Việt Nam sang một trang mới. Song, lực bất tòng tâm, với sự khiêm tốn cả về quy mô vốn và nguồn nhân lực, cơ sở hạ tầng chưa đủ để đáp ứng những yêu cầu của lĩnh vực logistic... việc các DN trong nước không thể “qua mặt” được các DN nước ngoài là điều dễ hiểu.

Và điều này càng trở nên đáng quan ngại hơn khi đất nước đang hội nhập ngày càng sâu rộng với nền kinh tế quốc tế, đặc biệt Hiệp định Đối tác Xuyên Thái Bình Dương (TPP) vừa được ký kết – đó thực sự là thách thức lớn đối với các DN thuộc lĩnh vực logistic của Việt Nam.

Mặc dù vậy, theo Thứ trưởng Bộ Công thương Trần Quốc Khánh, hoàn toàn không đáng lo khi TPP hay các FTA khác được ký kết. Theo ông Khánh, cho dù các DN nước ngoài chiếm thị phần lớn trong lĩnh vực logistic hiện nay, song, điều này không đến nỗi trở thành mối lo lớn của các DN trong nước.

“20 năm về trước, dư luận trong nước đã rất bức xúc khi các “mảnh đất vàng” rơi vào tay các DN

nước ngoài, nhưng hiện nay thì sao, tất cả những cơ hội đó đã thuộc về các DN Việt Nam” – Thứ trưởng Khánh nhận định và đưa ra quan điểm: “Chúng ta không nên quá lo lắng về việc “miếng bánh ngon” sẽ rơi vào tay ai, kể cả khi ở trong tay các DN nước ngoài, thì dần dần họ sẽ chuyển giao công nghệ cho ta, và lúc đó, các DN của ta sẽ lại tiếp nhận và phát triển”.

Giới chuyên gia trong ngành cũng bày tỏ niềm lạc quan khi cho rằng, Việt Nam đang trong giai đoạn phát triển rất mạnh ngành logistics. Độ phục hồi kinh tế cộng hưởng với việc phát triển cơ sở hạ tầng nhanh. Những yếu tố đó sẽ trở thành nền tảng tốt để nền công nghiệp logistics Việt Nam phát triển trong tương lai.

Minh Phương

Nguồn: Báo Đại Đoàn Kết

Thương Mại Quốc Tế: [Logistics Việt Nam](#) [2]

Source URL: <http://www.thuongmai.vn/logistics-chu-dong-truoc-tpp.html>

Links:

[1] <http://www.thuongmai.vn/logistics-chu-dong-truoc-tpp.html>

[2] <http://www.thuongmai.vn/thuong-mai-quoc-te/logistics-viet-nam.html>