

Thứ Ba, 20/10/2015 04:54

[Nhiều tiềm năng cho ngành logistics Việt Nam](#) [1]



Với việc Việt Nam gia nhập Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP), ngành logistics Việt Nam có nhiều cơ hội phát triển và tham gia sâu hơn vào những trung tâm giao dịch vận tải thế giới.

Đây là thị trường được đánh giá nhiều tiềm năng, là một “miếng bánh ngon” và cần phải có sự phối hợp, chung tay giữa các bộ, ngành và doanh nghiệp để phát triển.

Với tốc độ tăng trưởng được dự báo từ nay cho đến năm 2020 là 12%/năm và kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 623 tỷ USD vào năm 2020 (nguồn World Bank), Việt Nam đang là điểm đến của các nhà đầu tư.

Trước những yêu cầu thực tế và thách thức từ hội nhập, đòi hỏi các doanh nghiệp Việt Nam, đặc biệt là các doanh nghiệp logistics phải nâng cao chất lượng dịch vụ, gia tăng sức cạnh tranh.

Theo thống kê của Hiệp hội Doanh nghiệp logistics Việt Nam (VLA), chi phí logistics của Việt Nam chiếm khoảng 25% GDP mỗi năm, cao hơn rất nhiều so với các nước như Mỹ, Trung Quốc hay Thái Lan.

Trong thời gian tới, khi TPP chính thức được ký kết với nhiều dòng thuế về 0%, hứa hẹn sự phát triển sôi động của hoạt động xuất nhập khẩu tại Việt Nam. Đây được coi là cơ hội lớn cho ngành logistics “bùng nổ”.

Đang thua ngay trên sân nhà

Tuy nhiên, trong thời gian qua, các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam chưa thực sự tìm được tiếng nói chung với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Đa phần doanh nghiệp dịch vụ logistics của Việt Nam là doanh nghiệp nhỏ, vốn ít và thiếu cơ sở vật chất như kho tàng, bến bãi, công nghệ thông tin, phương tiện vận chuyển...

Là một mắt xích quan trọng của nền kinh tế, hoạt động logistics giúp hàng hóa đến được tay người tiêu dùng và đảm bảo kịp thời nguồn nguyên liệu cho quá trình sản xuất.

Dù vậy, năng lực cạnh tranh cũng như hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam, dưới tác động từ cả yếu tố bên trong và bên ngoài, hiện nay không cao.

Có thể thấy, đa số doanh nghiệp logistics nội địa đang hoạt động do quy mô nhỏ nên năng lực tài chính, trình độ quản lý hạn chế, chủ yếu vẫn dừng lại ở việc cung cấp dịch vụ logistics 2PL mà cụ thể là dịch vụ vận tải hàng hóa.

Trong khi đó, các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam, thường tìm kiếm các gói dịch vụ logistics tích hợp (phổ biến là 3PL) vốn không đơn thuần là vận chuyển hàng hóa mà còn đi kèm với nhiều dịch vụ giá trị gia tăng khác (thủ tục hải quan, lưu kho, đóng gói và phân phối sản phẩm).

Những yếu tố khách quan bên ngoài cũng cản trở sự phát triển của ngành logistics Việt Nam. Thứ nhất, hệ thống hạ tầng giao thông, đặc biệt là đường bộ, chưa phát triển tương xứng với tốc độ công nghiệp hóa dẫn đến tình trạng quá tải và ùn ứ.

Thứ hai, quy trình thủ tục hải quan còn nhiều chồng chéo và cứng nhắc làm chậm tốc độ luân chuyển hàng hóa.

Thứ ba, vận tải biển nội địa chưa được phát huy hết tiềm năng để giảm tải cho vận tải đường bộ

Thứ tư, sự phát triển thiếu quy hoạch và thiếu tính liên kết của các cảng và dịch vụ hậu cảng như kho, bãi, trung tâm logistics,

Và thứ năm là việc thiếu liên kết giữa các doanh nghiệp logistics với nhau. Đây là những nguyên nhân cản trở sự phát triển bền vững của doanh nghiệp logistics nội địa và đẩy chi phí logistics ở Việt Nam tăng cao.

So sánh về chi phí kho vận (logistics)/GDP của nhiều nước, nhiều chuyên gia đánh giá, Mỹ chiếm khoảng 9%, châu Âu khoảng 13%, Mexico là 14% và mức trung bình của thế giới là 15%. Tuy nhiên, của Việt Nam chiếm tới 25%, đây là con số rất cao khiến cho doanh nghiệp Việt Nam khó khăn trong hội nhập và nâng sức cạnh tranh.

Theo ông Lê Phước Vũ, Chủ tịch Tập đoàn Hoa Sen, có nhiều nhiều yếu tố gây cản trở sự phát triển

của logistics, giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam. Đó là sự bất hợp lý trong việc vận hành hệ thống cảng tại Việt Nam, dẫn đến chi phí vận chuyển tăng lên gần ba lần; sự bất cập về cơ sở hạ tầng, về vận chuyển quốc tế và phụ phí vận chuyển quốc tế trong mùa cao điểm thường bị các hãng tàu tăng cao.

Những bất cập trên, phần nào đã lý giải việc tại sao doanh nghiệp logistics ngoại thắng thế ngay trên thị trường nội địa. Thống kê của VLA cho thấy, hiện Việt Nam có khoảng trên 1.300 doanh nghiệp logistics đang hoạt động, bao gồm cả doanh nghiệp có vốn nước ngoài.

Trong đó, các công ty điều phối logistics nước ngoài chỉ có khoảng 25 doanh nghiệp hoạt động nhưng lại chiếm 80% thị phần. Còn lại gần 1.300 doanh nghiệp logistics nội địa của Việt Nam chỉ chiếm khoảng 20% thị phần.

Các công ty trong nước phần lớn chỉ hoạt động trong một phân khúc nhỏ của ngành như dịch vụ giao nhận hàng hóa, cho thuê kho bãi, làm thủ tục hải quan, gom hàng lẻ...

Ông Đỗ Xuân Quang, Chủ tịch Hiệp hội VLA, cho biết mỗi năm chi phí logistics (bao gồm chi phí vận tải, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác...) ở Việt Nam khoảng 37-40 tỷ USD.

"Tuy nhiên, 30-35 tỉ USD trong số đó đã thuộc về các doanh nghiệp ngoại, xem như phần ngon nhất của "miếng bánh" logistics tại Việt Nam đang nằm trong tay doanh nghiệp nước ngoài", ông Quang nói.

Điều này dẫn đến, hầu hết doanh nghiệp Việt Nam chỉ làm đại lý cấp 2, cấp 3, thậm chí cấp 4 cho các công ty toàn cầu. Đến nay, doanh nghiệp Việt Nam mới chỉ đáp ứng được 25% nhu cầu nội địa và chỉ tập trung vào một vài ngành dịch vụ trong chuỗi giá trị dịch vụ logistics.

Nguyên nhân được ông Trần Chí Dũng, Giám đốc Trung tâm nghiên cứu Logistics Việt Nam (VLI), lý giải là do Việt Nam thiếu hụt nguồn nhân lực logistics và phần lớn chưa qua đào tạo nên mức độ chuyên nghiệp còn kém.

Bên cạnh đó, một lực cản lớn của ngành logistics Việt Nam hiện nay chính là công nghệ. Công nghệ thông tin của Việt Nam còn kém và lúng túng, kể cả bên cung cấp lẫn người sử dụng dịch vụ. Do đó, chi phí còn cao và chưa hiệu quả. Ngoài ra, do cơ sở pháp lý chưa rõ ràng để phát triển ngành dịch vụ logistics.

Làm sao để giành được thị phần lớn hơn?

Cũng theo ông Dũng, việc phân chia thị phần logistics là tất yếu, bởi nó là sự kết nối toàn cầu. Chi phí vận tải chiếm tỷ lệ lớn trong chi phí hoạt động của doanh nghiệp, đặc biệt chi phí là vận tải quốc tế.

Do vậy, trong bối cảnh hội nhập, thì vấn đề đặt ra là, thị phần nào cho doanh nghiệp Việt phải chiếm giữ, thị phần nào nên thuộc về doanh nghiệp nước ngoài?

“Bức tranh thị phần hiện nay đã phản ánh trung thực, cân đối với năng lực và vốn đầu tư mà doanh nghiệp Việt bỏ ra. Để giành lại miếng bánh thị phần, doanh nghiệp logistics Việt Nam cần tăng đầu tư, đồng thời cần có những chính sách hỗ trợ kịp thời từ phía Nhà nước”, ông Dũng nhấn mạnh.

Mặc dù đối mặt với sự cạnh tranh mạnh từ các đối thủ ngoại, nhưng nhiều chuyên gia vẫn đánh giá cao triển vọng tương lai của các doanh nghiệp logistics nội địa, nhất là trong bối cảnh các hiệp định thương mại tự do (FTAs, TPP) thúc đẩy mạnh dòng vốn FDI rót vào ngành sản xuất Việt Nam.

Mặt khác, cơ sở hạ tầng ngày càng hoàn thiện sẽ tăng khả năng kết nối giữa các cơ sở logistics với khu sản xuất; quy hoạch và yếu tố hỗ trợ ngành từ Nhà nước cùng với thủ tục hải quan đang dần cải tiến theo hướng tích cực.

Trong hai năm gần đây, hàng loạt công trình hạ tầng trọng điểm đã được khởi công và hoàn thành như cao tốc Long Thành - Dầu Giây, Nội Bài - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng, Bến Lức - Long Thành và Quốc lộ 51 kết nối Khu công nghiệp với các cảng và công trình nạo vét Luồng Soài Rạp (vào cảng Hiệp Phước) và luồng Thị Vải - Cái Mép...

Là những cơ sở hạ tầng quan trọng để phát triển ngành logistics. Ngoài ra, Chính phủ và Bộ Giao thông Vận tải đã đưa ra nhiều chính sách nhằm định hướng, hỗ trợ và kích thích sự phát triển bền vững của ngành logistics nội địa như: chính sách kiểm soát tải trọng đường bộ, chính sách ưu tiên tàu Việt Nam trên tuyến nội địa, dự thảo thành lập chính quyền cảng nhằm phát triển cảng và dịch vụ hậu cảng, Quyết định số 1037/QĐ-TTg về quy hoạch phát triển cảng biển đến năm 2020...

Theo ông Hoàng Việt Cường, Phó tổng cục trưởng, Tổng cục Hải quan Việt Nam, Việt Nam cũng đang tích cực xây dựng và triển khai thực hiện cơ chế một cửa ASEAN.

Thực hiện việc này sẽ mang lại cho cộng đồng doanh nghiệp, trong đó có doanh nghiệp logistics nhiều lợi ích thiết thực như giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính và giảm chi phí.

Trong thời gian tới, Việt Nam sẽ tích cực phối hợp với Indonesia, Malaysia, Singapore, Thái Lan hoàn tất kết nối kỹ thuật trong năm 2015 để sớm triển khai chính thức thực hiện cơ chế một cửa ASEAN.

Đặc biệt, mới đây, Chính phủ đã quyết định thành lập Ban soạn thảo nâng cao năng lực cạnh tranh ngành logistics Việt Nam và dự kiến đến tháng 6/2016 sẽ đưa ra được chương trình hành động này, đó sẽ là cơ hội lớn cho Việt Nam để phát triển ngành logistics.

Tuy nhiên, những việc làm trên vẫn là chưa đủ, để ngành dịch vụ logistics phát triển và phát triển bền vững, các chuyên gia đều có chung quan điểm là, Nhà nước cần xây dựng, hoàn thiện khung pháp lý, chuẩn hóa quy trình dịch vụ, nâng cấp cơ sở hạ tầng và chất lượng nguồn nhân lực cho lĩnh vực logistics.

Nhà nước cũng cần có biện pháp hướng dẫn, thúc đẩy các doanh nghiệp logistics liên kết với nhau, hình thành các công ty có năng lực đủ mạnh, đủ sức cạnh tranh với các công ty nước ngoài.

Với các yếu tố chủ quan và khách quan nêu trên, nhiều chuyên gia cho rằng, ngành logistics Việt Nam còn rất nhiều tiềm năng để phát triển và trước hết, sẽ có nhiều điều kiện để tiến đến mức ngang bằng so với các doanh nghiệp Logistics trong khu vực.

Tú Uyên

Nguồn: VnEconomy

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

Source URL: <http://www.thuongmai.vn/nhieu-tiem-nang-cho-nganh-logistics-viet-nam.html>

Links:

[1] <http://www.thuongmai.vn/nhieu-tiem-nang-cho-nganh-logistics-viet-nam.html>

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