

Thứ Năm, 22/10/2015 05:04

Dịch vụ logistics: “Miếng bánh ngon” đang thuộc về doanh nghiệp FDI

[1]



Nằm ở vị trí mặt tiền, với nhiều tiềm năng, nhưng các DN logistics Việt Nam chưa tận dụng được lợi thế này, để miếng bánh ngon đang thuộc về các DN nước ngoài. Đó là nhận định của các chuyên gia và cả DN tại Diễn đàn Logistics vừa được tổ chức vào cuối tuần qua tại TP.HCM.

Phần lớn làm đại lý

Theo Tiến sỹ Trần Du Lịch, Phó Trưởng đoàn Đại biểu Quốc hội TP.HCM, với hệ thống cảng biển quốc tế rất lớn và hiện đại, thị trường logistics Việt Nam được đánh giá nhiều tiềm năng, là “miếng bánh ngon” nhưng các DN Việt Nam chưa khai thác hết tiềm năng.

Đánh giá về thực trạng hiện nay của ngành logistics Việt Nam, ông Đỗ Xuân Quang - Chủ tịch Hiệp hội DN dịch vụ logistics Việt Nam cho biết, Việt Nam có khoảng 1.300 DN logistics song chủ yếu làm giao nhận, vận tải, các dịch vụ lưu kho, bãi, cảng, xếp dỡ, đại lý thủ tục hải quan... nên chỉ chiếm thị phần rất khiêm tốn với khoảng 25%. Trong khi số DN nước ngoài chỉ vài chục DN, nhưng gần 80% thị phần rơi vào tay họ. Các DN Việt Nam chưa có mạng lưới ở nước ngoài nên hoàn toàn phụ thuộc vào các DN nước ngoài.

Vốn điều lệ bình quân của các DN chỉ khoảng 4-6 tỷ đồng, số DN vừa và nhỏ chiếm 72% (vốn dưới 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% DN logistics Việt Nam thuộc loại không tài sản. Bình quân việc đầu tư trang thiết bị, phương tiện vận tải chỉ khoảng 16% và khoảng 4% về kho bãi, cảng, còn lại phải đi thuê ngoài.

Theo ông Quang, các DN XNK Việt Nam sử dụng dịch vụ logistics vẫn nặng về truyền thống mua CIF bán FOB, chưa mạnh dạn hợp tác và chỉ khoảng 30% tham gia vào các chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu, từ đó chưa làm quen với việc thuê ngoài logistics hoặc tự làm. “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 tỷ USD trong số đó đã thuộc về các DN ngoại, xem như phần ngon nhất của “miếng bánh” logistics tại Việt Nam đang nằm trong tay DN nước ngoài. Điều

này dẫn đến, hầu hết DN Việt Nam chỉ làm đại lý cấp 2, cấp 3, thậm chí cấp 4 cho các công ty toàn cầu. Đến nay, DN 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”- ông Quang phân tích.

Không chỉ yếu về năng lực, ngành logistics Việt Nam còn yếu về hạ tầng. Bà Nguyễn Thị Ngọc Bích - Tổng Giám đốc hãng tàu MAERSK cho biết, ngành vận tải biển đang phải đối mặt với rất nhiều thách thức như: Việc tăng trưởng nhu cầu của thị trường trên toàn cầu có dấu hiệu chững lại, dự kiến năm 2016 sẽ chỉ tăng từ 3-4%. Trong khi đó nguồn cung lại không ngừng gia tăng, dẫn đến mất cân bằng cung cầu và tạo lên áp lực về giá cho vận tải biển.

Phải có thương hiệu Logistics Việt Nam

Theo phân tích của các chuyên gia, những yếu tố khách quan bên ngoài cũng cản trở sự phát triển của DN logistics nội địa và đẩy chi phí logistics ở Việt Nam tăng cao, như: 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; quy trình thủ tục còn chồng chéo và cứng nhắc làm chậm tốc độ luân chuyển hàng hóa; vận tải biển nội địa chưa được phát huy hết tiềm năng để giảm tải cho vận tải đường bộ; 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. Cuối cùng là việc thiếu liên kết giữa các DN logistics với nhau.

Để tăng thị phần logistics, ông Lê Phước Vũ - Chủ tịch Hội đồng quản trị Tập đoàn Hoa Sen cho rằng, Việt Nam hội nhập sâu, rộng, ngành logistics phải có chiến lược quốc gia để phát triển. Cần có một vài DN đầu đàn về ngành logistics. Chi phí vận tải của các DN nước ngoài thấp, họ có đội tàu lớn... cho thấy năng lực của Việt Nam còn yếu. Với tốc độ tăng trưởng được dự báo từ nay cho đến năm 2020 là 12%/năm và kim ngạch XNK 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 DN Việt Nam, đặc biệt là các DN logistics phải nâng cao chất lượng dịch vụ, gia tăng sức cạnh tranh, phải tạo được những DN logistics mang thương hiệu Việt Nam trên trường quốc tế.

Theo TS Trần Du Lịch, Nhà nước cần xác định rõ hơn trong chiến lược xem logistics là ngành mũi nhọn, gắn với chiến lược về kinh tế biển, bởi chúng ta có lợi thế mặt tiền nên cần tận dụng. Quy hoạch logistics gắn với quy hoạch cảng biển, hàng không, giao thông và cần xây dựng chương trình quốc gia dài hạn, nhưng có phân kỳ về phát triển logistics. Trước mắt không xây dựng một luật logistics riêng mà nên rà soát lại các văn bản quy định về logistics để sửa chữa, bổ sung cho hoàn thiện, thống nhất. Hiện DN trong nước nhỏ, chưa có sự liên kết. Muốn liên kết phải tạo được niềm tin, cung cấp dịch vụ đầy đủ cho khách hàng. Trong số các DN Việt Nam cần xây dựng DN logistics mang thương hiệu Việt Nam trên toàn cầu.

Cùng quan điểm này, ông Lê Phước Vũ cho rằng, ngành logistics ngoài việc phải xây dựng một vài DN đầu đàn về ngành logistics cần thiết phải tính toán làm sao hạ giá vận chuyển nội địa xuống bởi hiện chi phí vận chuyển nội địa quá cao. Còn theo bà Nguyễn Thị Ngọc Bích, Tổng Giám đốc hãng tàu MAERSK, Việt Nam nên tận dụng các cảng nước sâu để giảm tình trạng tắc nghẽn, khai thác các tàu có tải trọng lớn, có thể trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa cho các nước lớn. Đảm bảo kết nối giữa các nhà máy và các cảng biển, khuyến khích DN phát triển với thủ tục đơn giản, sử dụng thông quan điện tử, giảm việc sử dụng giấy tờ.

Với 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... 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...

Thu Hòa

Nguồn: Báo Hải Quan

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

Source URL: <http://www.thuongmai.vn/dich-vu-logistics-mieng-banh-ngon-dang-thuoc-ve-doanh-nghiep-fdi.html>

Links:

[1] <http://www.thuongmai.vn/dich-vu-logistics-mieng-banh-ngon-dang-thuoc-ve-doanh-nghiep-fdi.html>

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