

Thứ Sáu, 27/11/2015 02:56

[Phát triển logistics hỗ trợ doanh nghiệp xuất nhập khẩu \[1\]](#)



Trong khi Việt Nam đang đẩy mạnh xuất khẩu nhằm hưởng lợi từ các Hiệp định thương mại tự do đã kí kết thì chính sự “dậm chân tại chỗ” của ngành logistics trong nước lại khiến doanh nghiệp xuất nhập khẩu gặp khó khăn.

Thiếu tính chuyên nghiệp

Trước đây, logistics được hiểu là hoạt động giao nhận hàng hóa từ nhà sản xuất đến nơi tiêu thụ. Hiện nay, khái niệm logistics được mở rộng hơn rất nhiều, được hiểu là toàn bộ quá trình lưu chuyển hàng hóa và các dịch vụ liên quan từ khâu trước sản xuất, trong và sau quá trình sản xuất, bao gồm các dịch vụ vận tải, phân phối, kho bãi, đóng gói vận chuyển, giám định, bảo hiểm...

Tuy nhiên, ngay một hoạt động cơ bản và quan trọng nhất của lĩnh vực logistics là dịch vụ vận tải thì các doanh nghiệp (DN) trong nước vẫn rất yếu. Để cập đến vấn đề này, ông Đỗ Hà Nam, Chủ tịch Hiệp hội Hồ tiêu Việt Nam, kiêm Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu (XNK) Intimex TP Hồ Chí Minh cho biết, DN gặp nhiều rủi ro khi thuê các đơn vị vận chuyển không chuyên nghiệp. Hiện tượng ăn cắp trong quá trình vận chuyển thường xảy ra. Chất lượng dịch vụ không cao trong khi phương tiện vận tải lại thiếu, nhất là thời gian cao điểm.

“Khi DN có nguồn hàng lớn, cần huy động nhiều xe thì đơn vị vận tải không đủ phương tiện. Trên đường vận tải còn gặp các rủi ro như xe quá tải, quá khổ bị phạt, tắc đường... khiến kéo dài thời gian vận chuyển. Điều này không chỉ làm chi phí tăng cao, chất lượng hàng hóa bị ảnh hưởng mà thời gian giao hàng cho đối tác cũng không đảm bảo”, ông Nam phàn nàn.

Cũng theo phản ánh của một số DN xuất khẩu thì DN logistics trong nước chưa quan tâm đến vấn đề kho bãi, đặc biệt là kho ngoại quan. Nếu kho ngoại quan của DN Việt Nam được đầu tư đúng mức thì sẽ giảm được chi phí, không phải tập kết ở kho ngoại quan của nước ngoài.

Ông Bùi Hồng Minh, đại diện Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) cho rằng, sở dĩ logistics trong nước chưa phát triển là do thiếu một định hướng trung và dài hạn để phát triển, khung khổ pháp luật điều chỉnh các hoạt động logistics không còn phù hợp, thiếu tính cập nhật. Hoạt động này đang chịu sự quản lý của nhiều Bộ gồm Công Thương, Giao thông - Vận tải, Kế hoạch - Đầu tư... trong khi sự phối hợp chưa tốt nên dẫn đến chưa hiệu quả.

- [Trang Chủ](#)
- [Tin Tức](#)
- [Danh Bạ](#)
- [Thương Mại](#)

Kết nối logistics với xuất nhập khẩu

Theo các chuyên gia, muốn logistics thực sự hỗ trợ cho hoạt động xuất khẩu thì sự kết nối giữa các DN trong 2 lĩnh vực này rất quan trọng. Chẳng hạn thực tế hiện nay, đội tàu trong nước chỉ đáp ứng được khoảng 15 - 20% nhu cầu XNK, chủ yếu là các tuyến đường ngắn, 80% thị phần xuất khẩu container nằm trong tay các DN nước ngoài như Mỹ, EU. Họ liên minh với nhau, đưa ra một mức phí cao và DN Việt Nam không còn cách nào khác là phải chấp nhận mức giá đó. Nếu như DN vận tải trong nước đủ mạnh thì sẽ góp phần rất lớn vào tăng trưởng xuất nhập khẩu.

Khi các DN logistics đủ mạnh sẽ giúp các DN XNK có điều kiện tập trung vào công việc kinh doanh cốt lõi của mình thông qua các giải pháp tối ưu thời gian, giá cả phù hợp với từng loại hàng hóa. Khi xây dựng được mối quan hệ hợp tác lâu dài, logistics sẽ giúp các DN XNK xây dựng được chiến lược logistics trên cơ sở đồng bộ với chuỗi cung ứng làm tăng lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp XNK.

Theo ông Bùi Hồng Minh, sự thiếu liên kết giữa DN logistics và DN XNK hiện do nhiều nguyên nhân như DN XNK chưa giành được quyền điều hành logistics về phía mình, phụ thuộc vào đối tác nước ngoài; một phần tâm lý các DN chưa tin tưởng vào dịch vụ logistics trong nước.

“Phần lớn DN logistics của chúng ta là DN vừa và nhỏ, hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực logistics cơ bản, chủ yếu mang tính chất giao nhận hàng. Trên thế giới, logistics rất phát triển và mang mô hình kinh doanh toàn diện. Họ có thể thay thế cho nhà sản xuất, lo các khâu nguyên liệu, kết nối phân phối để đưa sản phẩm vào chuỗi cung ứng tối ưu nhất. Các DN của chúng ta chưa đủ mạnh để cạnh tranh với DN nước ngoài, đặc biệt là về tài chính. Do đó, chúng ta cần có một số DN đầu tàu để kéo các DN logistics của chúng ta phát triển và có thể cạnh tranh được”, ông Minh nói.

Về phía Bộ Công Thương đã có nhiều hoạt động như tạo diễn đàn để DN XNK và DN logistics có thể trao đổi với nhau, tìm cơ hội hợp tác. Hiệp hội DN logistics đề nghị các cơ quan quản lý Nhà nước cần quan tâm hơn nữa đến sự phát triển của ngành logistics, đặc biệt là vấn đề đầu tư cơ sở hạ tầng ở tầm quốc gia, có chiến lược và quy hoạch logistics cho từng thời kỳ. Hiện nay, theo Luật Đầu tư, ngành logistics không được hưởng các chính sách ưu tiên đầu tư nên phát triển còn khó khăn.

Theo Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 tại quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 3/7/2015, miền Bắc sẽ hình thành 7 trung tâm logistics hạng 1 (cấp quốc gia và quốc tế), hạng 2 (cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế) và 1 trung tâm chuyên dụng; miền Trung - Tây Nguyên hình thành 6 trung tâm logistics hạng 1, hạng 2 và 1 trung tâm chuyên dụng; miền Nam hình thành 5 trung tâm hạng 1, hạng 2 và 1 trung tâm chuyên dụng...

Hoàng Dương

Nguồn: Báo Tin tức - TTXVN

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

Source URL: <http://thuongmai.vn/phat-trien-logistics-ho-tro-doanh-nghiep-xuat-nhap-khau.html>

Links:

[1] <http://thuongmai.vn/phat-trien-logistics-ho-tro-doanh-nghiep-xuat-nhap-khau.html>

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