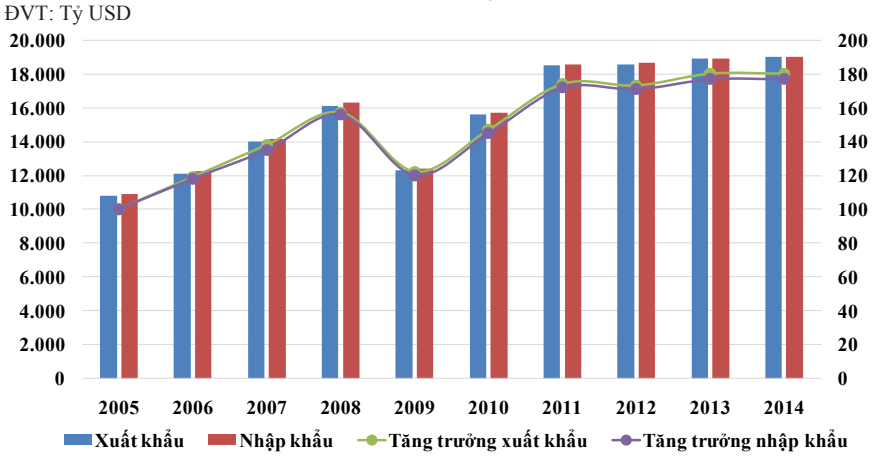
Dịch vụ logistics

✧ ANH TÙNG

Dịch vụ logistics đã được chuyên môn hóa và phát triển thành một ngành có vai trò quan trọng trong giao thương quốc tế và trong nền kinh tế của mỗi quốc gia.

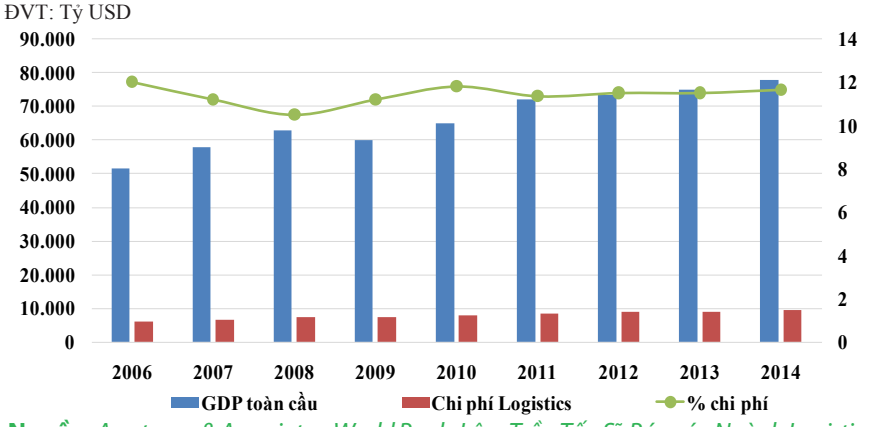
Các dịch vụ logistics ban đầu chỉ đơn thuần cung cấp dịch vụ vận tải, lưu kho; dần dần đã phát triển nhiều nội dung phong phú hơn, gồm quản lý nguyên vật liệu, lưu kho, vận tải, phân phối, gom hàng, đóng gói, dán nhãn, lắp ghép,…và cả hỗ trợ tài chính. Điều 233 Luật Thương mại của Việt Nam định nghĩa *"Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Dịch vụ logistics được phiên âm theo tiếng Việt là dịch vụ lô-gi-stíc"*. Cùng với quá trình phát triển giao thương, logistics đã được chuyên môn hóa và phát triển thành một ngành dịch vụ đóng vai trò rất quan trọng trong thương mại quốc tế.

BĐ1: Tình hình xuất nhập khẩu thế giới



Nguồn: *UNCTAD; Lâm Trần Tấn Sĩ, Báo cáo Ngành Logistics.*

BĐ 2: Tỷ trọng chi phí logistics trên toàn cầu



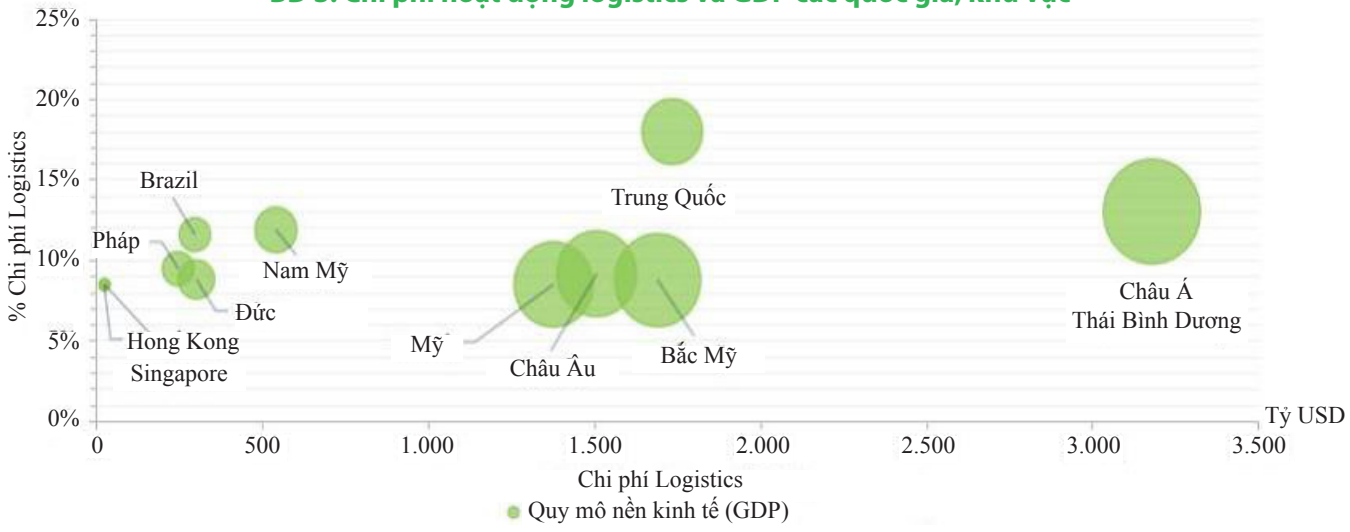
Nguồn: *Amstrong & Associates; World Bank; Lâm Trần Tấn Sĩ, Báo cáo Ngành Logistics*

Dịch vụ logistics trên thế giới

Hoạt động sản xuất, thương mại quốc tế ngày càng phát triển kéo theo sự phát triển của ngành logistics. Theo Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD- United Nations Conference on Trade and Development), tổng giá trị thương mại hàng hóa toàn thế giới căn cứ giá trị xuất khẩu đạt mức 18.936 tỷ USD vào năm 2014. Trong giai đoạn từ 2005 – 2008, giá trị thương mại tăng trưởng với tốc độ cao, bình quân 15,4%/năm. Riêng năm 2009, do khủng hoảng kinh tế thế giới nên giá trị thương mại hàng hóa sụt giảm nghiêm trọng, giai đoạn năm 2009 – 2011 phục hồi dần và ổn định cho đến nay (BĐ 1).

Khi đến tay người tiêu dùng, trong cơ cấu giá thành của mỗi sản phẩm đều có một tỷ trọng chí phí nhất định cho hoạt động logistics. Tỷ trọng này khác biệt trong từng nhóm ngành do đặc tính của loại hàng hóa; khác biệt giữa các quốc gia do khác nhau về cơ sở hạ tầng và chính sách. Giai đoạn 2006–2014, chi phí logistics toàn cầu bình quân trong khoảng 10%-12% GDP toàn cầu, tăng trưởng bình quân 4,73%/năm, tỷ trọng này ổn định từ 2011 đến nay ở mức trung bình 11,4% (BĐ 2). Tỷ trọng chi phí logistics tại các quốc gia phát triển thường thấp hơn so với các quốc

BĐ 3: Chi phí hoạt động logistics và GDP các quốc gia, khu vực



Nguồn: *Amstrong & Associates; World Bank; Lâm Trần Tấn Sĩ, Báo cáo Ngành Logistics.*

gia đang phát triển; ở khu vực Bắc Mỹ, châu Âu, tỷ trọng này dao động quanh mức 9% tổng GDP, trong khi tại khu vực Nam Mỹ, châu Á, tỷ trọng này dao động trong khoảng 12% - 13% (BĐ 3).

Nhằm đo lường hiệu quả hoạt động logistics, chỉ số LPI (Logistics Performance Index) được Ngân hàng Thế giới (Worldbank) đưa ra từ năm 2007, dựa trên trung bình 6 tiêu chí đánh giá có thang điểm từ 1 đến 5. Năm 2014, Đức có hiệu quả hoạt động logistics đứng đầu thế giới với chỉ số LPI là 4,12, kế đến là Hà Lan và Bỉ; khu vực châu Á có Singapore đứng thứ 5, Nhật đứng thứ 10 và Hong Kong thứ hạng 15 (Bảng 1).

Tương quan giữa tỷ trọng chi phí logistics và chỉ số LPI tại một số quốc gia có hướng ngược chiều nhau. Tại các quốc gia phát triển như Mỹ, Canada, Anh, Pháp, Đức, Singapore thì chỉ số LPI ở mức cao khoảng từ 3,8 trở lên và tỷ trọng chi phí dao động trong khoảng 8%. Các quốc gia có LPI thấp từ 2,5-3

6 tiêu chí đánh giá LPI (Logistics Performance Index)

Infrastructure: chất lượng cơ sở hạ tầng hỗ trợ cho hoạt động thương mại và vận tải;

International shipments: mặt bằng giá cước cạnh tranh trong vận tải hàng hóa;

Logistics competence: năng lực và chất lượng của các công ty cung cấp dịch vụ;

Tracking and tracing: khả năng lưu trữ, theo dõi và truy xuất thông tin lô hàng hóa;

Timeliness: khả năng đảm bảo hàng hóa được chuyển đến đúng địa điểm trong khoảng thời gian đã sắp đặt;

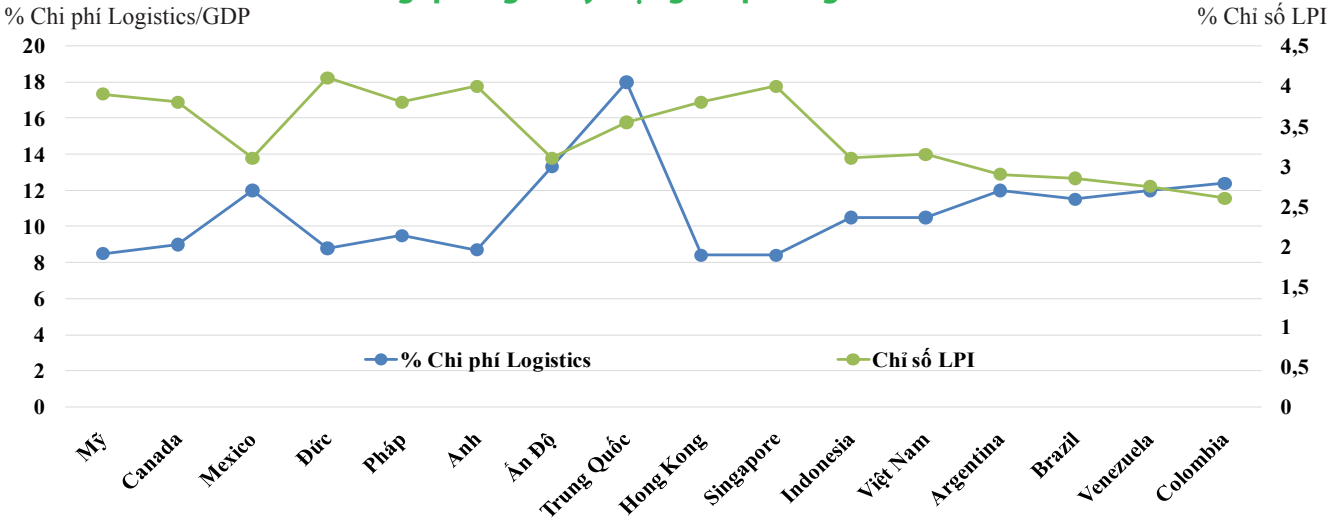
Customs: mức độ hiệu quả trong quản lý thông quan tại cửa khẩu quốc gia và hải quan.

Bảng 1: Các quốc gia có hoạt động logistics hiệu quả theo chỉ số LPI

Quốc gia	Năm 2014		Năm 2012 LPI	Năm 2010 LPI	Năm 2007 LPI
	Thứ hạng	LPI			
Đức	1	4,12	4,03	4,11	4,1
Hà Lan	2	4,05	4,02	4,07	4,18
Bỉ	3	4,04	3,98	3,94	3,89
Vương quốc Anh	4	4,01	3,9	3,95	3,99
Singapore	5	4,00	4,13	4,09	4,19
Thụy Điển	6	3,96	3,85	4,08	4,08
Na Uy	7	3,68	3,68	3,93	3,81
Luxembourg	8	3,95	3,82	3,98	3,54
Mỹ	9	3,92	3,93	3,86	3,84
Nhật	10	3,91	3,93	3,97	4,04
Ireland	11	3,87	3,52	3,89	3,91
Canada	12	3,86	3,85	3,87	3,92
Pháp	13	3,86	3,85	3,84	3,76
Thụy Sỹ	14	3,84	3,8	3,97	4,02
Hong Kong	15	15	4,12	3,88	4,00

Nguồn: *World Bank*

BĐ 4: Tương quan giữa tỷ trọng chi phí logistics và chỉ số LPI



Nguồn: *Amstrong & Associates; World Bank; Lâm Trần Tấn Sĩ, Báo cáo Ngành Logistics.*

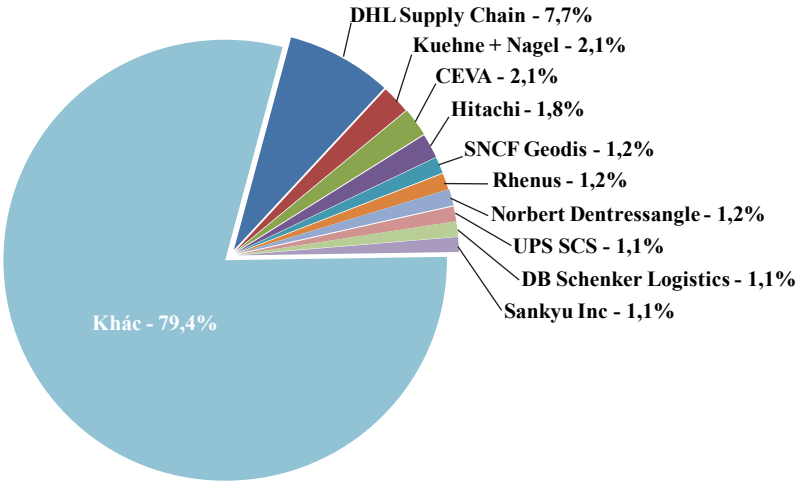
như Việt Nam, Indonesia, Brazil, Venezuela, Colombia có tỷ trọng chi phí logistics trong khoảng 10%-12% (BĐ 4).

Thị phần logistics không tập trung và được chia nhỏ. Năm 2013, 10 doanh nghiệp logistics lớn nhất chỉ chiếm 20,6%, mỗi doanh nghiệp chiếm một phần rất nhỏ so với tổng quy mô thị trường toàn cầu. Trong đó, DHL là nhà cung cấp lớn nhất (chiếm 7,7%) với doanh thu năm 2013 đạt 12,94 tỷ EUR. Các nhà cung cấp lớn khác như Kuehne + Nagel, CEVA, Hitachi Transport, DB Schenker Logistics chiếm thị phần nhỏ hơn rất nhiều, chỉ khoảng 1%-2% (BĐ 5). Năm 2014, công ty có doanh thu thuần cao nhất là UPS Supply Chain Solutions, thứ nhì là công ty J.B. Hunt Transport Services (Bảng 2).

Dịch vụ logistics ở Việt Nam

Hoạt động thương mại quốc tế của Việt Nam tập trung chủ yếu với các quốc gia trong khu vực châu Á, mức tăng trưởng bình quân 20,3%/năm trong giai đoạn 1992–2014. Tăng trưởng giá trị xuất nhập khẩu gắn liền với các sự kiện Việt Nam gia nhập các tổ chức thương mại cũng như các hiệp định tự do thương mại song phương và đa phương (BĐ 6).

BĐ 5: Thị phần hợp đồng logistics toàn cầu, năm 2013



Nguồn: *Roland Berger Strategy Consultants; Global logistics market.*

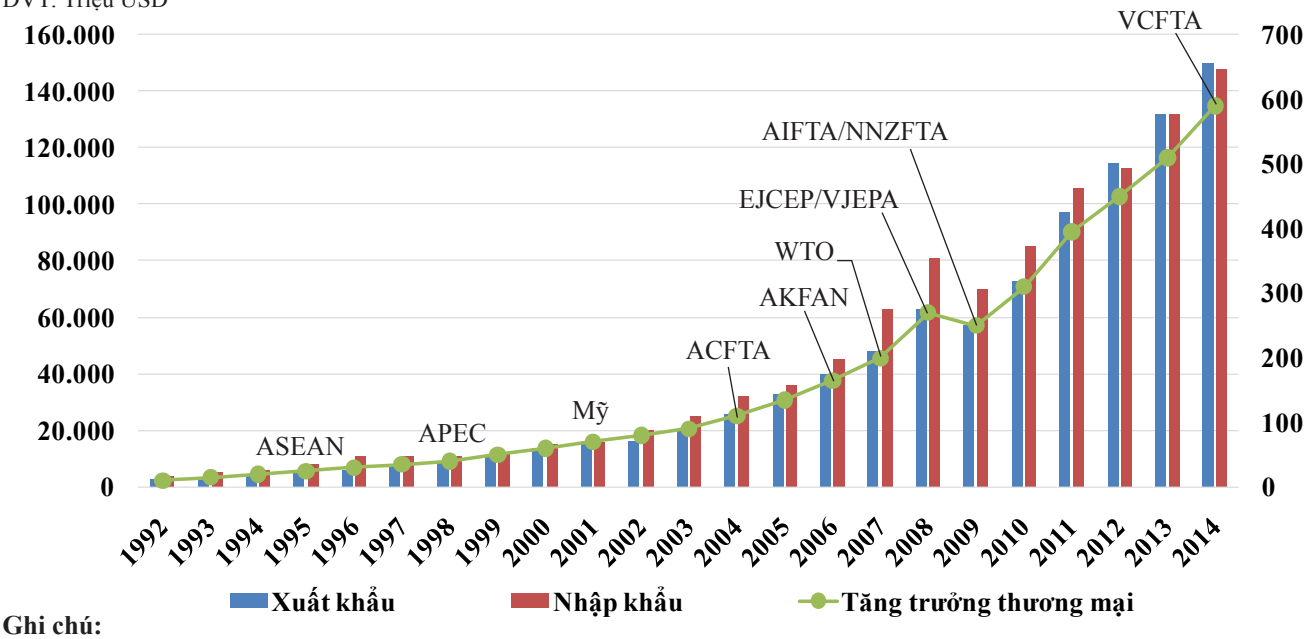
Bảng 2: Top 10 công ty logistics có doanh thu thuần cao nhất năm 2014

STT	Tên công ty	Doanh thu thuần (Triệu USD)
1	UPS Supply Chain Solutions	3.030
2	J.B. Hunt Transport Services	2.605
3	Ryder Supply Chain Solutions	2.157
4	C.H. Robinson Worldwide2.131	2.131
5	Expeditors Inter Of Washington	1.981
6	Exel	1.815
7	Ceva Logistics	1.715
8	Americold Logistics	1.696
9	UTi Worldwide1 (Mỹ)	1.548
10	FedEx Corp	1.465

Nguồn: *Transforce, Armstrong & Associates*

BĐ 6: Phát triển giá trị xuất nhập khẩu của Việt Nam

ĐVT: Triệu USD



Ghi chú:

ACFTA: Hiệp định Thương mại tự do ASEAN-Trung Quốc

AKFTA: Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Hàn Quốc

WTO: Tổ chức Thương mại Thế giới

AJCEP/VJEPA: Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện ASEAN - Nhật Bản /Hiệp định Đối tác kinh tế Việt Nam - Nhật Bản

AIFTA/AANZFTA: Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Ấn Độ / Hiệp định Thương mại tự do ASEAN - Australia/New Zealand

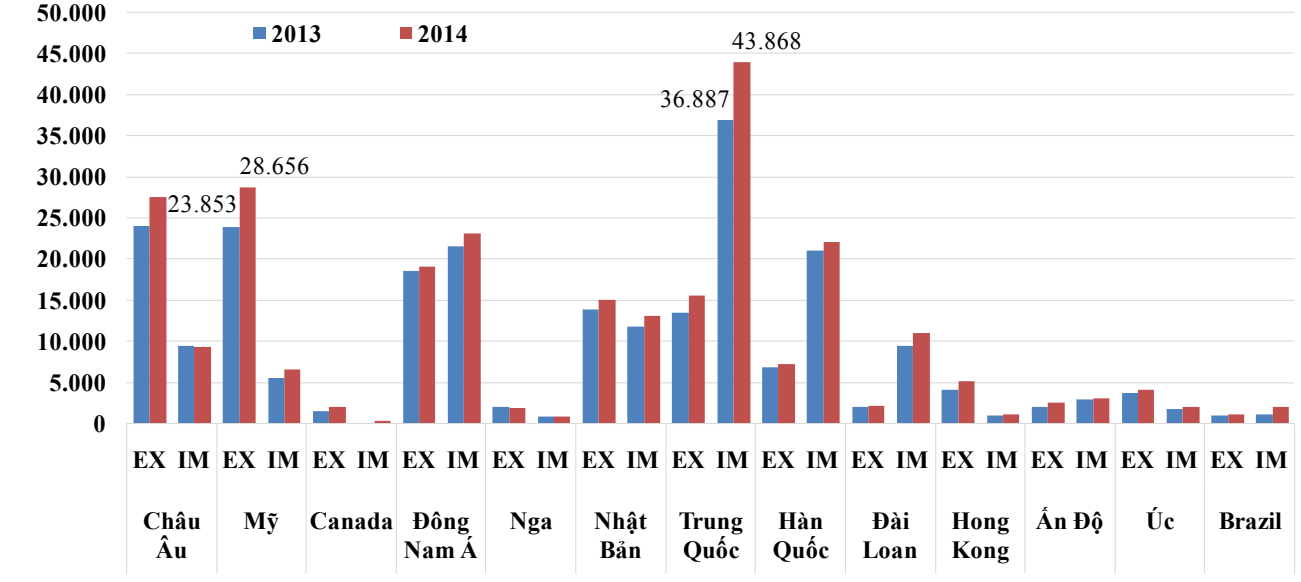
VCFTA: Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam – Chile

Nguồn: *Hải quan Việt Nam; Lâm Trần Tấn Sĩ, Báo cáo Ngành Logistics.*

Phần lớn giao thương hàng hóa của Việt Nam với các nước khu vực châu Á như Trung Quốc, Hàn Quốc và các nước ASEAN, nên các tuyến vận tải hàng hóa hiện tại của Việt Nam phần lớn ở cự ly gần (BĐ 7).

BĐ 7: Giá trị xuất nhập khẩu Việt Nam với các nước trong khu vực

ĐVT: Triệu USD



Ghi chú: EX: giá trị xuất khẩu; IM: giá trị nhập khẩu.

Nguồn: *Tổng cục Thống kê; Lâm Trần Tấn Sĩ, Báo cáo Ngành Logistics.*

Giao thương quốc tế tăng nhanh, nhưng hoạt động logistics của Việt Nam chỉ mới bắt đầu phát triển. Xét theo chỉ số LPI, Việt Nam nằm trong top giữa của khối ASEAN. Singapore có trình độ phát triển dịch vụ logistics cao nhất, trong top 10 thế giới, bỏ xa Malaysia, Thái Lan, Indonesia và Việt Nam (Bảng 3). Việt Nam, với sự cải thiện của hạ tầng cũng như thủ tục thông quan, chỉ số LPI đã được nâng lên, dù chưa nhiều (Bảng 4).

Chi phí logistics so với GDP của Việt Nam khá cao, chiếm tới 25% GDP, trong khi Mỹ chỉ có 7,7% và Singapore là 8%; Malaysia 13% còn Thái Lan 19% (BĐ 8). Nếu ước tính GDP hàng năm của Việt Nam khoảng từ 120-160 tỉ USD thì chi phí logistics khoảng 30-40 tỉ USD/năm, một con số không hề nhỏ.

Bảng 3: Chỉ số LPI của các quốc gia ASEAN

Quốc gia	Năm 2007		Năm 2014	
	Thứ hạng trên thế giới	Chỉ số LPI	Thứ hạng trên thế giới	Chỉ số LPI
Singapore	1	4,19	5	4,00
Malaysia	27	3,48	25	3,59
Thái Lan	31	3,31	35	3,43
Việt Nam	**53**	**2,89**	**48**	**3,15**
Indonesia	43	3,01	53	3,08
Philippines	65	2,69	57	3,00
Campuchia	81	2,5	83	2,74
Lào	117	2,25	131	2,39
Myanmar	147	1,86	145	2,25
Đông Timo	149	1,71		

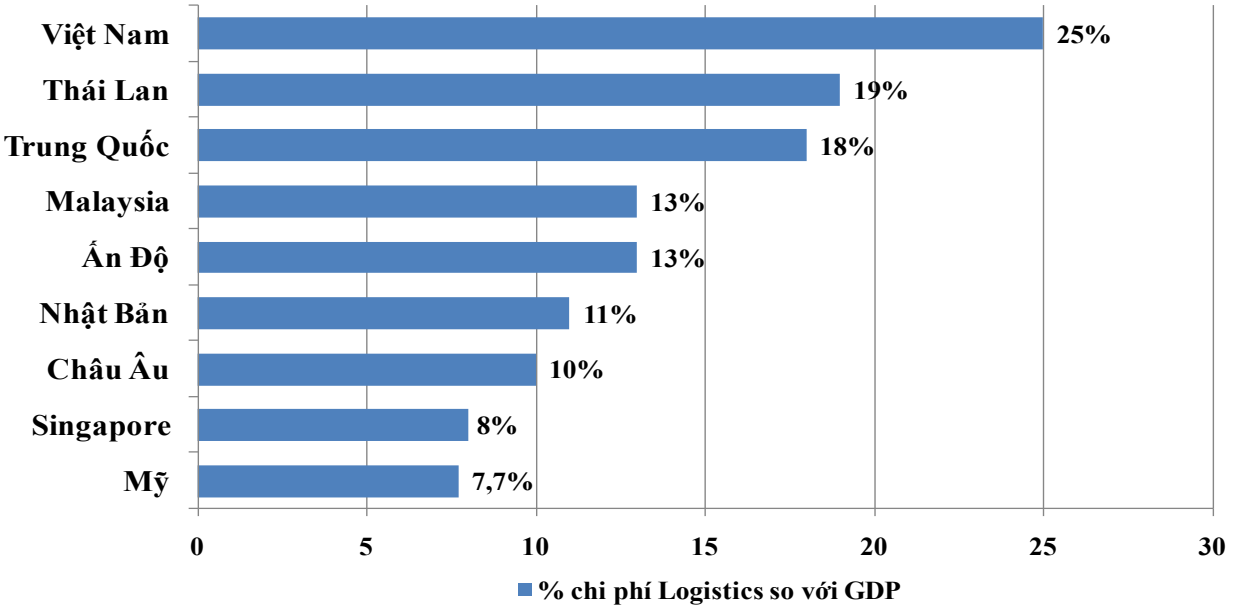
Nguồn: *World Bank*

Bảng 4: Chỉ số LPI của Việt Nam

Năm	Xếp hạng LPI	Chỉ số LPI	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
2014	48	3,15	2,81	3,11	3,22	3,09	3,19	3,49
2012	53	3,00	2,65	2,68	3,14	2,68	3,16	3,64
2010	53	2,96	2,68	2,56	3,04	2,89	3,10	3,44
2007	53	2,89	2,89	2,50	3,00	2,80	2,90	3,22

Nguồn: *World Bank*

BĐ 8: Tỷ trọng chi phí logistics của Việt Nam so với một số nước



Nguồn: *Đoàn Thị Hồng Vân, Phạm Mỹ lệ; Phát triển logistics những vấn đề lý luận và thực tiễn, Tạp chí Phát triển & Hội nhập; số 8/2013*

Việt Nam hiện có khoảng 1.200 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, trong đó có 25 doanh nghiệp niêm yết, hoạt động trong 3 mảng: vận tải, khai thác cảng và dịch vụ logistics với tỷ trọng lần lượt chiếm 29%, 56% và 15%. GMD và STG hiện sở hữu hệ thống kho bãi lớn nhất. GMD đang hướng đến mở rộng hệ thống kho công nghệ cao dưới dạng trung tâm phân phối. STG sở hữu hệ thống kho hàng với diện tích lớn nhưng phân bố tản mác tại quận 4, quận 7, quận 9,.... Một số công ty khác như VNL, VNF, VNT và HMH chủ yếu hoạt động trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa, đại lý vận tải (Bảng 5). GMD có doanh thu cao nhất đạt 1.875 tỷ trong năm 2014, kế đến là VNF và STG. Nhìn chung, các doanh nghiệp đều có mức tăng trưởng doanh thu cao hơn năm 2013 (BĐ 9).

Hoạt động giao thương quốc tế đang trong xu thế phát triển cộng với tỷ trọng chí phí logistics còn khá cao sẽ là mảnh đất màu mỡ cho các doanh nghiệp logistics khai thác, tạo sức hút đối với các nhà đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực này. Điều này đồng nghĩa với sự cạnh tranh sẽ khốc liệt hơn trong ngành logistics còn non trẻ của nước ta. ❑

Bảng 5: Cơ sở hạ tầng một số doanh nghiệp logistics ở Việt Nam

Doanh nghiệp	Kho CFS/ Kho hàng (m^2)	Kho ngoại quan (m^2)	Kho lạnh (m^2)	ICD/Depot (m^2)	Trung tâm phân phối (m^2)
STG	230.000	9.000		10.000	
GMD		40.000		120.000	100.000
TMS	7.000	10.000	3.000	93.970	18.000
HMH	2.900			55.000	
VNL	16.000				
VNT	2.500	7.500			
VNF	3.000		1.500		

Ghi chú:

STG: Công ty Cổ phần Kho vận Miền Nam

GMD: Công ty Cổ phần Gemadept

TMS: Công ty Cổ phần Transimex-Saigon

HMH: Công ty Cổ phần Hải Minh

VNL: Công ty Cổ phần Logistics Vinalink

VNT: Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Ngoại thương

VNF: Công ty Cổ phần Vinafreight

CFS (Container Freight Station): kho để tập kết, làm thủ tục đóng ghép hàng chung vào một container và thu xếp vận chuyển đến cảng đích.

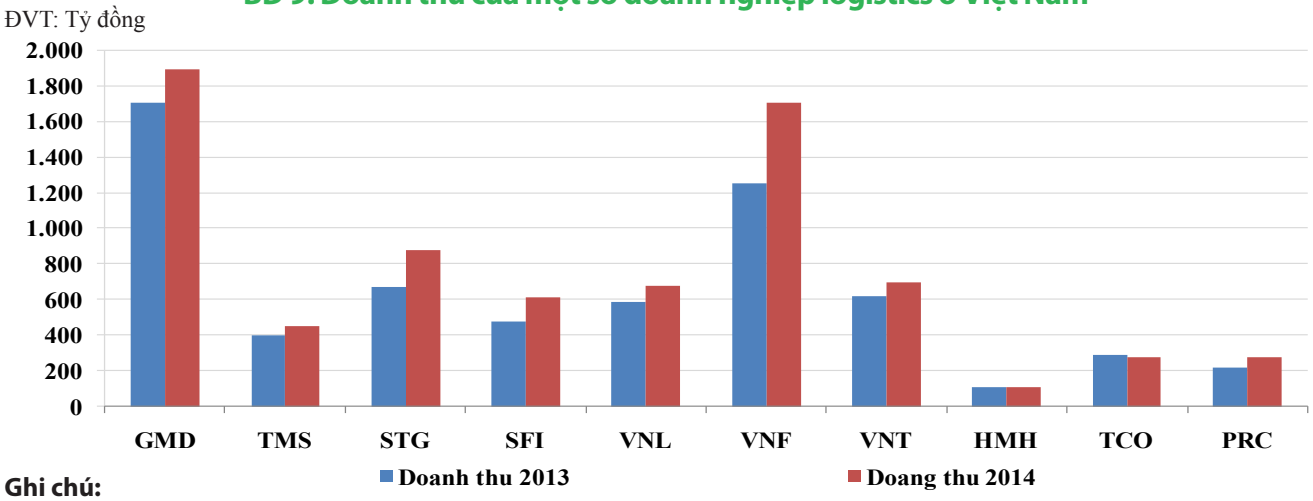
Kho ngoại quan: kho, bãi để tạm lưu giữ, bảo quản hoặc thực hiện một số dịch vụ đối với hàng hóa từ nước ngoài, hoặc trong nước theo hợp đồng thuê kho.

ICD (Inland Clearance Depot): địa điểm thông quan nội địa.

Depot: kho bãi

Nguồn: *Lâm Trần Tấn Sĩ, Báo cáo Ngành Logistics.*

BĐ 9: Doanh thu của một số doanh nghiệp logistics ở Việt Nam



Ghi chú:

GMD: Công ty Cổ phần Gemadept

TMS: Công ty Cổ phần Transimex-Saigon

STG: Công ty Cổ phần Kho vận Miền Nam

SFI: Công ty Cổ phần Đại lý Vận tải SAFI

VNL: Công ty Cổ phần Logistics Vinalink

VNF: Công ty Cổ phần Vinafreight

VNT: Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Ngoại thương

HMH: Công ty Cổ phần Hải Minh

TCO: Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Duyên Hải

PRC: Công ty Cổ phần Portserco

Nguồn: Lâm Trần Tấn Sĩ, Báo cáo Ngành Logistics.