

Một số giải pháp thúc đẩy xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics sau khi Việt Nam gia nhập WTO

PGS.TS. HÀ VĂN HỘI*

Tự do hóa thương mại trong khuôn khổ Tổ chức thương mại thế giới (WTO) đã góp phần thúc đẩy các hoạt động thương mại quốc tế của Việt Nam, đồng thời kéo theo các dịch vụ hỗ trợ xuất, nhập khẩu. Một trong số các dịch vụ có vai trò quan trọng và liên quan mật thiết với hoạt động xuất, nhập khẩu, đó là dịch vụ vận tải - logistics. Theo định nghĩa về xuất khẩu dịch vụ của WTO, xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics được hiểu là việc các nhà cung ứng dịch vụ vận tải - logistics của một quốc gia đáp ứng nhu cầu chuyên chở, giao nhận, kho vận... của các tổ chức, cá nhân thuộc quốc gia khác. Trên thực tế, việc cung ứng dịch vụ logistics hiện đại thường gắn liền với việc cung ứng dịch vụ vận tải, trong đó vận tải biển là khâu quan trọng nhất. Do đó, nghiên cứu dưới đây sẽ thống nhất sử dụng thuật ngữ: xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics và trong một số nội dung sẽ phân tích sâu hơn về xuất khẩu dịch vụ vận tải, đặt trong mối liên hệ với dịch vụ logistics nói chung.

1. Các nhân tố ảnh hưởng tới xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics sau khi Việt Nam gia nhập WTO

Xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics của Việt Nam từ sau khi Việt Nam gia nhập WTO đến nay chịu tác động của hai nhân tố chính:

Thứ nhất, tự do hóa thương mại trong khuôn khổ WTO

Sau 5 năm tham gia WTO, các hoạt động kinh tế đối ngoại là lĩnh vực đạt được những bước phát triển mạnh mẽ nhất. Trong đó, xuất khẩu hàng hóa có sự gia tăng mạnh mẽ nhất, kéo theo sự phát triển của các dịch vụ hỗ trợ xuất khẩu. Theo số liệu của Bộ Công thương,

tốc độ tăng của xuất khẩu Việt Nam trung bình trong 5 năm ở mức 19,52%/năm. Đáng chú ý, dù kinh tế Việt Nam gặp nhiều khó khăn, nhưng trong năm 2010 xuất khẩu vẫn đạt 72,19 tỷ USD (tăng 26,4%) và năm 2011 tăng lên 96,91 tỷ USD (tăng 34,2%). Bên cạnh đó, thị trường xuất khẩu của Việt Nam được mở rộng, đến năm 2010 đã có 19 thị trường có kim ngạch xuất khẩu đạt từ 1 tỷ USD trở lên, trong đó đứng đầu là Mỹ, đạt 14,2 tỷ USD, tiếp đến là Nhật Bản và Trung Quốc...

Nhìn chung doanh thu xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics chịu sự tác động rất lớn từ khối lượng hành khách quốc tế và hàng hóa xuất, nhập khẩu cũng như sự biến động của giá cước vận tải. Hình 1, cho thấy, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam từ 2007 - 2011 mặc dù có những

* Trường Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội

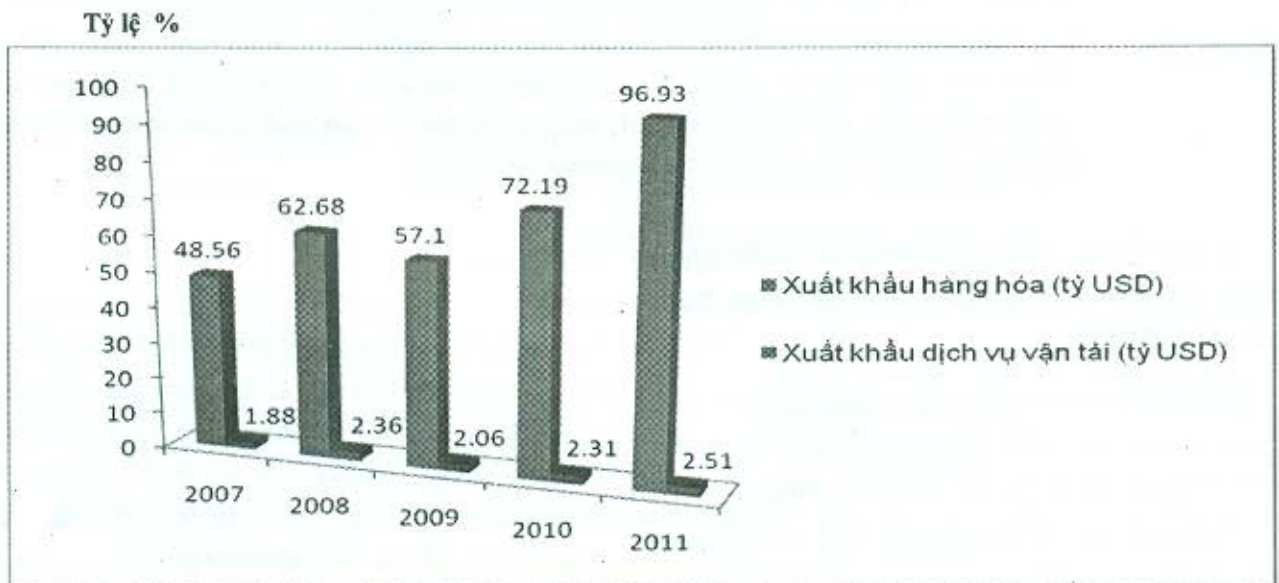
biến động nhưng xu hướng chung là tăng lên và kim ngạch xuất khẩu dịch vụ vận tải cũng tăng, giảm theo kim ngạch xuất khẩu hàng hóa.

Bên cạnh đó, với việc Việt Nam thực hiện các cam kết về tự do hoá dịch vụ trong khuôn khổ WTO về vận tải - logistics theo lộ trình 4 bước từ 1/2007 đến 1/2014 là: i) Tự do hoá thương mại, dỡ bỏ rào cản thuế quan và phi thuế quan; ii) Tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải - logistics; iii) Nâng cao năng lực quản lý vận tải - logistics và iv) Phát triển nguồn nhân lực vận tải - logistics. Bối cảnh đó đặt ra nhiều cơ hội và thách thức cho ngành vận tải - logistics ở Việt Nam.

Cho đến nay, Việt Nam gia nhập WTO đã được 5 năm, ngành dịch vụ vận tải - logistics đã

từng bước hội nhập và có những bước phát triển khả quan. Dịch vụ logistics đã trở thành khâu kết nối sản xuất, cung ứng, phân phối và tiêu dùng, và là lĩnh vực có chức năng liên kết các quốc gia, khu vực và trên phạm vi toàn cầu. Cộng đồng kinh tế ASEAN đã chọn dịch vụ này là một trong 12 lĩnh vực ưu tiên hội nhập khu vực nhằm xây dựng một thị trường chung vào năm 2015. Hội nhập WTO đã mang lại cơ hội tiếp cận được thị trường vận tải - logistics toàn cầu với những ưu đãi thương mại để thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm, dịch vụ; phát huy lợi thế địa lý - chính trị trong phát triển cơ sở hạ tầng vận tải - logistics như phát triển cảng nước sâu, sân bay quốc tế, hệ thống đường sắt xuyên Á, các trung tâm logistics.

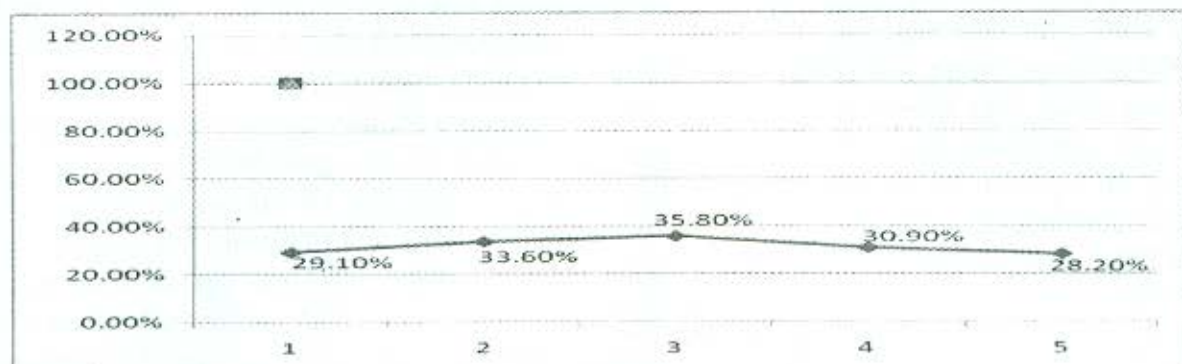
Hình 1: So sánh kim ngạch xuất khẩu hàng hóa và kim ngạch xuất khẩu dịch vụ vận tải



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2012.

Số liệu về kim ngạch xuất khẩu dịch vụ của Tổng cục Thống kê cho thấy, kim ngạch xuất khẩu dịch vụ vận tải có quy mô và tỷ trọng lớn thứ 2 sau dịch vụ du lịch và có xu hướng tăng qua các năm (xem Hình 2). Điều này khẳng định rằng, ngành vận tải Việt Nam đã có những

biến chuyển tích cực sau khi Việt Nam gia nhập WTO. Sự phát triển vận tải trong mối liên hệ với phát triển thương mại không chỉ là tham gia hiệu quả vào thị trường vận tải trong khu vực và thế giới mà còn đáp ứng tốt nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách trong nước.

Hình 2: Tỷ trọng kim ngạch xuất khẩu dịch vụ vận tải so với tổng kim ngạch xuất khẩu dịch vụ

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2011.

Tuy nhiên, hội nhập, mở cửa thị trường dịch vụ vận tải - logistics, Việt Nam phải đối mặt với nhiều thách thức như: cơ sở hạ tầng cho hoạt động vận tải - logistics nghèo nàn và thiếu đồng bộ, hạn chế đến sự phát triển, dẫn đến chi phí vận tải - logistics của Việt Nam còn cao hơn nhiều so với các nước; Doanh nghiệp vận tải - logistics quy mô nhỏ, hoạt động manh mún và thiếu tính chuyên nghiệp; Thiếu hụt nguồn nhân lực vận tải - logistics được đào tạo bài bản và có trình độ quản lý vận tải - logistics; Môi trường pháp lý còn nhiều bất cập, sự khác biệt về hệ thống luật pháp, thông quan hàng hoá và các thủ tục hành chính còn rườm rà, gây nhiều trở ngại và gia tăng chi phí cho các hoạt động cung cấp dịch vụ vận tải - logistics. Đồng thời, với những cam kết của Việt Nam về mở cửa thị trường dịch vụ vận tải - logistics khi gia nhập WTO thì đến đầu năm 2014, các nhà đầu tư nước ngoài có thể liên doanh không hạn chế về tỷ lệ vốn hoặc thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài tại Việt Nam để hoạt động trong lĩnh vực vận tải - logistics với các điều kiện kinh doanh ngang bằng với các doanh nghiệp Việt Nam. Đây cũng là một trong những thách thức lớn cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam khi phải cạnh tranh với doanh nghiệp nước ngoài.

Thứ hai, khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu

Năm 2008, thế giới chứng kiến cuộc khủng hoảng tài chính bất nguồn từ Mỹ, sau đó lan rộng trở thành cuộc khủng hoảng kinh tế mang

tính toàn cầu. Cuộc khủng hoảng này đã gây ảnh hưởng trực tiếp đến xuất khẩu của Việt Nam sang thị trường Mỹ, Nhật Bản và châu Âu. Đây là những thị trường quan trọng, chiếm tỷ trọng lớn về kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam. Do chịu tác động của cuộc khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu, hoạt động vận tải biển gặp nhiều khó khăn do khách hàng và giá cước vận tải đều giảm mạnh. Nửa cuối năm 2008, tức là vào thời điểm cuộc khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu đang lan rộng, giá cước vận tải biển liên tục “tụt dốc”. Từ mức điểm cao kỷ lục 11.709 điểm vào ngày 20/5/2008, chỉ số giá cước vận tải hàng khô BDI¹ (Baltic Dry Index) đã lao dốc với 684 điểm vào ngày 12/12/2008, giảm 94%, đạt mức thấp nhất trong vòng một thập niên gần đây. Mặc dù đạt mức tăng trưởng doanh thu 41%, lợi nhuận 59% trong năm 2008, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam vẫn đứng trước một năm 2009 đầy thách thức với mặt bằng giá cước năm sâu dưới mức hòa vốn cùng với khối lượng hàng hóa vận chuyển giảm mạnh. Theo Công ty Vận tải Biển Đông, cước vận tải biển chờ hàng xuất

¹ BDI viết tắt của Baltic Dry Index, được hiểu là “Chỉ số thuê tàu hàng khô Baltic” là một chỉ số do Sở Giao dịch Baltic (Baltic Exchange) trụ sở tại London công bố hàng ngày để đánh giá mức phí thuê tàu chở những mặt hàng nguyên liệu thô như: quặng sắt, than, xi măng, ngũ cốc... Mặc dù tên gọi có liên quan đến Baltic, nhưng chỉ số này không giới hạn trong phạm vi vùng Baltic. Thực tế, BDI theo dõi cước vận chuyển của các loại hàng khô chở xô trên phạm vi toàn cầu.

khẩu từ Việt Nam sang một số thị trường khu vực Nam Mỹ, châu Âu giảm rất mạnh, ước giảm 60% - 80% so với thời điểm cuối Quý II/2008 do lượng hàng xuất khẩu giảm. Cước tàu hàng rời từ Việt Nam đi khu vực Nam Mỹ hiện chỉ còn trung bình 10 USD/tấn, giảm khoảng 90 USD/tấn so với hai tháng trước đó, tàu chờ container đi châu Âu còn khoảng 300 USD/TEU² thay vì giữ mức bình quân 1.300 USD/TEU như trước đây. Theo Hiệp hội chủ tàu Việt Nam (2010), một số Chủ tàu lớn trên thế giới đã chọn phương án cho tàu ngừng hoạt động nhằm tiết kiệm chi phí nhiên liệu vì cảng chạy càng lỗ. Bối cảnh đó cho thấy, đây là giai đoạn khó khăn nhất của các doanh nghiệp vận tải biển. Cước vận tải duy trì mức thấp dưới giá thành trong một thời gian dài, hàng hóa khan hiếm, nhiều doanh nghiệp vận tải biển trong nước, phải chấp nhận chạy rỗng một chiều, nếu không muốn để tàu nằm không.

Đối với vận tải hàng không: Doanh thu từ dịch vụ vận tải hàng không chủ yếu từ chuyên chở hành khách. Trong khi đó, lượng khách du lịch nước ngoài đến Việt Nam hầu hết là sử dụng dịch vụ vận tải hàng không. Theo đó, do ảnh hưởng của khủng hoảng và suy thoái kinh tế, lượng khách du lịch quốc tế giảm đã ảnh hưởng lớn đến doanh thu của ngành hàng không. Theo báo cáo tháng 9/2008 của IATA³ thì mức suy giảm của Vietnam Airlines về lưu lượng vận tải hành khách là 3,1% và hàng hoá là 6,8%.

2. Thực trạng xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics sau 5 năm Việt Nam gia nhập WTO

Về phương thức xuất khẩu

Tại Việt Nam cũng như các quốc gia trên thế giới, việc cung ứng dịch vụ vận tải quốc tế chủ

yếu được thực hiện thông qua Phương thức 1 (*cung ứng dịch vụ qua biên giới*). Có nghĩa là, hoạt động xuất nhập khẩu dịch vụ vận tải xảy ra trong các trường hợp sau đây: i) Nhà cung ứng vận tải cư trú tại một nước phục vụ hành khách là người cư trú ngoài lãnh thổ của nhà vận tải đó; ii) nhà vận tải cư trú tại một nước vận chuyển hàng hoá ra ngoài lãnh thổ; iii) nhà vận tải cư trú tại một nước vận tải hàng quá cảnh cho một nước khác trên lãnh thổ của mình. Tham gia vào hoạt động xuất khẩu dịch vụ vận tải ở Việt Nam trong thời gian qua chủ yếu là ngành hàng hải và ngành hàng không. Trong đó, doanh thu từ việc cung cấp dịch vụ vận tải phụ thuộc rất lớn vào sự biến động của khối lượng hàng hóa và hành khách cũng như giá cước vận tải.

Đối với dịch vụ logistics: xuất khẩu dịch vụ logistics được thực hiện chủ yếu theo Phương thức 2 (*tiêu dùng dịch vụ ngoài lãnh thổ*). Nghĩa là các doanh nghiệp logistics của một nước cung ứng dịch vụ này cho các doanh nghiệp của nước khác hoạt động tại nước cung ứng dịch vụ. Tham gia cung cấp dịch vụ logistics ở Việt Nam hiện nay có cả các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài. Tuy nhiên, hầu hết các doanh nghiệp trong nước chỉ là các doanh nghiệp làm thuê cho các doanh nghiệp nước ngoài. Do đó, thị phần cung ứng dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện nay chủ yếu do các công ty nước ngoài nắm giữ.

Về cán cân xuất, nhập khẩu dịch vụ vận tải - logistics

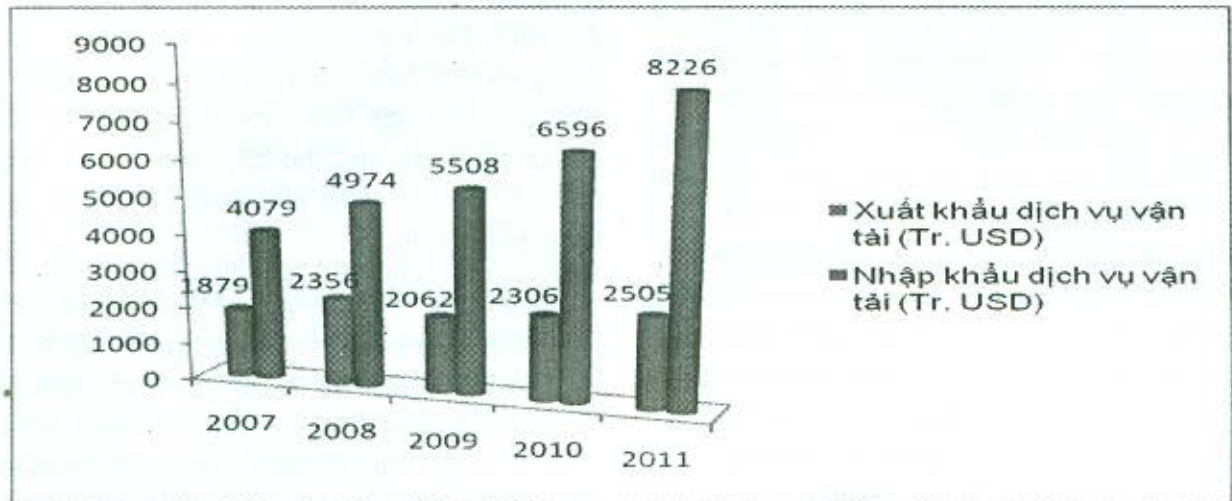
Trong thời gian qua, mặc dù, đội tàu của Việt Nam đã có sự phát triển vượt bậc cả về số lượng và chất lượng nhưng bài toán thị phần vận tải hàng xuất nhập khẩu dường như vẫn chưa tìm ra lời giải. Chi tính riêng cước phí bảo hiểm và cước phí vận tải cho hàng nhập khẩu đã chiếm 33,6% tổng kim ngạch nhập khẩu dịch vụ này, dẫn đến kim ngạch nhập khẩu dịch vụ vận tải vẫn còn khá lớn (*xem Hình 3*).

² TEU (viết tắt của twenty-foot equivalent units, tức "đơn vị tương đương 20 foot"). TEU là đơn vị đo của hàng hóa được côngtenơ hóa tương đương với một container tiêu chuẩn 20ft (dài) × 8ft (rộng) × 8,5ft (cao) (khoảng 39 m³ thể tích). Phần lớn các container ngày nay là các biến thể của loại 40ft và do đó là 2 TEU. Các container 45ft cũng được tính là 2 TEU.

³ IATA - International Air Transport Association: Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế.

Hình 3: Cán cân xuất nhập khẩu dịch vụ vận tải giai đoạn 2007 - 2011

Đơn vị: Triệu USD



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2012.

Đối với dịch vụ logistics: Thị phần cung ứng dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện nay do các công ty nước ngoài nắm giữ, các doanh nghiệp logistics Việt Nam hầu như chỉ làm thuê cho các doanh nghiệp nước ngoài, dẫn đến kim ngạch xuất khẩu dịch vụ logistics của Việt Nam không đáng kể. Trong số liệu của Tổng cục Thống kê Việt Nam không có riêng dịch vụ logistics cũng đã khẳng định điều này.

Có thể khẳng định rằng, nhập siêu dịch vụ vận tải - logistics là do khả năng xuất khẩu dịch vụ này còn hạn chế, xuất phát từ năng lực cạnh tranh yếu, thể hiện ở hoạt động cung cấp dịch vụ logistics còn manh mún, thiếu sự gắn kết và thiếu tính chuyên nghiệp. Tiềm lực các doanh nghiệp logistics Việt Nam lại yếu về tài chính, nhân sự, tổ chức mạng lưới toàn cầu, hệ thống thông tin. Cách thức xuất khẩu giao tại cảng Việt Nam cũng góp phần không nhỏ đối với tình trạng nhập siêu dịch vụ. Bên cạnh đó, việc thiếu cảng trung chuyển lớn và đội tàu trong nước cũng khiến Việt Nam phụ thuộc lớn hơn vào nước ngoài về dịch vụ vận tải - logistics. Hiện nay, hàng hóa Việt Nam chủ yếu xuất khẩu đi thị trường xa như Mỹ, EU nhưng do thiếu cảng lớn nên phải trung chuyển qua

Singapore, Malaysia, Hàn Quốc... trong khi đội tàu mang cờ Việt Nam chỉ đáp ứng được 20% nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Trong khi đó, cạnh tranh về cung ứng dịch vụ logistic trên thị trường Việt Nam ngày càng gay gắt vì đã hiện diện nhiều nhà cung ứng dịch vụ logistics thế giới có mạng lưới toàn cầu. Nhiều công ty logistics lớn của nước ngoài ở Việt Nam đã chuyển dần hình thức hiện diện thương mại từ hình thức đại diện, liên doanh sang công ty 100% vốn nước ngoài, là nơi thu hút nguồn nhân lực của Việt Nam trong lĩnh vực logistics.

3. Một số giải pháp đẩy mạnh xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics trong thời gian tới

Như đã phân tích ở trên, nếu tính riêng cán cân xuất nhập khẩu dịch vụ vận tải, hàng năm Việt Nam nhập siêu bình quân trên 3 tỷ USD, còn tính chung cán cân xuất nhập khẩu dịch vụ vận tải - logistics thì nhập siêu còn cao hơn nhiều, bởi cho đến nay, Việt Nam hầu như chưa xuất khẩu dịch vụ logistics. Do đó, để đẩy mạnh xuất khẩu dịch vụ vận tải - logistics trong thời gian tới Nhà nước và các doanh nghiệp vận tải, logistics cần phải khẩn trương thực hiện một số biện pháp:

Về phía Nhà nước

Để gia tăng kim ngạch xuất khẩu dịch vụ logistics, Việt Nam cần dựa trên những lợi thế của mình như Việt Nam tham gia với vai trò quan trọng trong nhiều mô hình liên kết khu vực mang lại vị thế tâm điểm kết nối, lợi thế nhân lực (nếu làm tốt đào tạo), hạ tầng đang được cải thiện với những dự án mang tầm vóc khu vực. Đối với hệ thống cảng biển, trong giai đoạn tới, ngoài việc nâng cấp, đầu tư chiều sâu, phát huy hết công suất, hiệu quả của các cảng hiện hữu, Nhà nước cần tập trung vào việc xây dựng cảng trung chuyển quốc tế, cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm, một số cảng nước sâu chuyên dụng xếp dỡ container, than quặng và dầu quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại...

Đối với xuất khẩu dịch vụ vận tải nói riêng: Việt Nam cần triển khai việc đầu tư để phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại hóa với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng, tăng sức cạnh tranh của vận tải biển để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và trên thế giới. Đội tàu biển Việt Nam cũng cần được đầu tư trẻ hóa với trọng tải lớn, khả năng đi biển dài ngày cao, độ an toàn lớn và độ tuổi bình quân dưới 10 năm. Bên cạnh đó, Nhà nước và ngành giao thông vận tải cần có chính sách hỗ trợ, khuyến khích đầu tư từ các thành phần kinh tế, thúc đẩy sự phát triển của dịch vụ logistics đầy đủ (3PL-4PL⁴) trên cơ sở chọn lọc nhà đầu tư

nước ngoài, tạo cơ sở hạ tầng liên hoàn, tạo điều kiện thông thoáng và hợp lý cho những nhà đầu tư có uy tín và năng lực trong lĩnh vực logistic. Từ đó, thúc đẩy quá trình đầu tư, cải cách nhanh chóng và toàn diện nguồn tài nguyên cho lĩnh vực này như: cảng, sân bay, cảng thông quan nội địa, đường bộ, đường sắt, kho bãi, trang thiết bị và các định chế có liên quan như thuế, bảo hiểm, ngân hàng, môi trường...

Mặt khác, cũng cần có “bàn tay hữu hình” của Nhà nước, thành lập Ủy ban Quốc gia Logistics trong giai đoạn hiện nay để gắn kết, thống nhất quản lý, tổ chức thực hiện những chương trình trọng điểm và phối hợp các ngành hiệu quả hơn.

Về phía các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải - logistics

Trên cơ sở những hỗ trợ và hướng dẫn của Nhà nước, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần liên kết với nhau để phát huy lợi thế từng thành viên, đồng thời để có những doanh nghiệp có đủ quy mô, là tận dụng được “lợi thế nhờ quy mô” cung cấp dịch vụ logistics có phạm vi xa hơn và mức độ sâu hơn, đồng thời đủ điều kiện cạnh tranh với các doanh nghiệp logistics của các nước trong khu vực và trên thế giới.

Trong cung ứng dịch vụ logistics hiện đại, công nghệ thông tin là một yếu tố có vai trò rất lớn mang lại hiệu quả cao cho việc kinh doanh dịch vụ này. Tuy nhiên, tại các doanh nghiệp logistics của Việt Nam hiện nay, công nghệ thông tin chưa được ứng dụng triệt để. Do đó, các doanh nghiệp vận tải – logistics cần khẩn trương ứng dụng công nghệ thông tin để thực hiện chuẩn trao đổi dữ liệu điện tử trong thương mại, khai quan điện tử (EDI) nhằm mang lại năng suất lao động cao, tiết kiệm chi phí, giảm thiểu tình trạng tiêu cực, gian lận trong thương mại, xuất nhập khẩu và hải quan.

cung cấp các giải pháp cho dây chuyền cung ứng, hoạch định các chính sách và tư vấn cho hoạt động logistics...

⁴ Dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL - Third Party Logistics), còn gọi là logistics trọn gói, là nhà cung cấp dịch vụ thay mặt chủ hàng thực hiện các dịch vụ logistics cho từng bộ phận chức năng như đóng hàng, chuyên chở, làm thủ tục khai báo hải quan, thực hiện các thủ tục xuất, nhập khẩu tại các cửa khẩu... Khi 3PL phát triển tới mức độ cao hơn, lúc đó nhà cung cấp dịch vụ logistics không chỉ đơn thuần cung cấp các dịch vụ thông thường cho khách hàng mà còn hợp nhất các yếu tố nguồn lực, tiềm năng và các cơ sở vật chất kỹ thuật cao của mình với các tổ chức của khách hàng để thiết kế, xây dựng và vận hành các giải pháp chuỗi logistics đó là logistics 4P (4PL - Forth Party Logistics). 4PL

Logistics là một lĩnh vực với đặc thù là sự vận động liên tục và phát triển nhanh. Chính vì vậy, Hiệp hội Giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS), các đơn vị có chức năng cần chủ động hơn trong việc tiến hành các hoạt động liên kết đào tạo, xây dựng nguồn nhân lực cho hoạt động logistics. Hiện nay, VIFFAS mới chỉ kết hợp với Hiệp hội Giao nhận các nước ASEAN, các chương trình của Bộ Giao thông Vận tải, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) tổ chức một số khóa đào tạo về nghiệp vụ logistics, hoạt động giao nhận vận tải, đường biển hay cùng với trường Cao đẳng Hải quan mở lớp đào tạo về đại lý khai hải quan, cấp bằng chứng chỉ cho các hội viên. Về giao nhận hàng không, IATA thông qua Việt Nam Airlines đã tổ chức được một số lớp học nghiệp vụ và tổ chức thi cấp bằng IATA có giá trị quốc tế. Tuy nhiên, hiện các chương trình này vẫn không tiến triển do tính không chính thức, số lượng hạn chế, mang tính nội bộ và chưa có tổ chức bài bản trong chương trình đào tạo.

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp logistics phải nắm rõ những cam kết WTO và ASEAN về dịch vụ logistics. Tận dụng cơ hội này lại phụ thuộc lớn vào doanh nghiệp. Một cách thức hiệu quả để doanh nghiệp vươn ra thị trường logistics quốc tế là thành lập liên doanh với nước ngoài. Một ví dụ, Vietfracht thông qua các

công ty thành lập ở Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore... đã hình thành hệ thống đại lý và tiếp cận với khách hàng nước ngoài. Đó là nền tảng cho doanh nghiệp trong nước phát triển và thu hút các nhà cung cấp dịch vụ quốc tế, từ đó Việt Nam mới kết nối hiệu quả vào chuỗi logistics toàn cầu.

Kết luận

Việt Nam trên đường hội nhập, cùng với sự phát triển của thương mại quốc tế, yêu cầu về quy mô và chất lượng của dịch vụ vận tải - logistics ngày càng cao. Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ vận - logistics Việt Nam muốn vươn tới thị trường quốc tế cần phải tích cực xúc tiến các biện pháp đáp ứng những yêu cầu đó. Thị trường dịch vụ logistic Việt Nam đang rộng mở, các doanh nghiệp hãy tích cực đầu tư và nắm lấy cơ hội khai thác dịch vụ này, không nên bỏ rơi lợi nhuận cho người khác hưởng lợi ngay trên đất mình. Và trong quá trình phát triển đó, yêu cầu về việc phát triển vận tải - logistics theo hướng hiện đại hóa với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh là rất cần thiết để ngành vận tải - logistics Việt Nam có thể chủ động hội nhập và mở rộng thị trường trong khu vực và trên thế giới♦

Tài liệu tham khảo:

1. CapitalLink (2011): *Baltic Dry Index – Subindices*.
2. *Chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia (VITRANS)* - Viện Chiến lược giao thông vận tải.
3. Dương Huy Hoàng (2010): *Thúc đẩy xuất khẩu dịch vụ của Việt Nam khi là thành viên của Tổ chức Thương mại thế giới*, Luận án tiến sỹ kinh tế.
4. Minh Ngọc (2011): *Đẩy mạnh hơn nữa xuất khẩu dịch vụ*, Báo điện tử Chính phủ nước cộng hòa XHCN Việt Nam, 10/01.
5. Nguyễn Hùng (2012): *logistics Việt Nam: 5 năm sau WTO (2007 - 2012)*, Báo điện tử của Đảng Cộng sản Việt Nam 18/3.
6. Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009: *Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.