Phát triển logistics

Cơ sở quan trọng để thành phố Cần Thơ trở thành trung tâm thương mại, dịch vụ của Đồng bằng sông Cửu Long

TS. Nguyễn Hồng Gấm

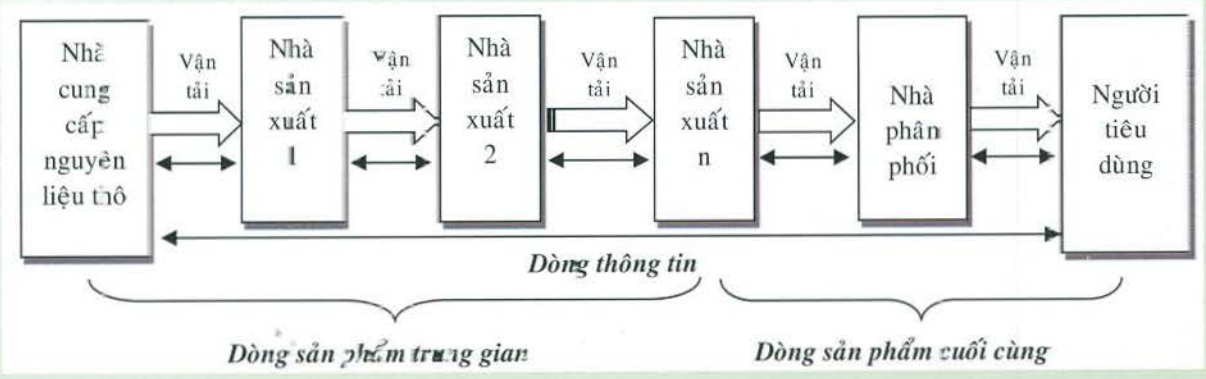
Phòng Quản lý Khoa học - Hợp tác quốc tế

Trong phạm vi bài viết này, tác giả muốn làm rõ thêm tính tất yếu, khách quan của việc xây dựng và phát triển Trung tâm logistics của ĐBSCL tại TP. Cần Thơ, một trong những tiền đề quan trọng để xây dựng TP. Cần Thơ thành Trung tâm thương mại - dịch vụ của vùng cũng như cả nước.

1. GIỚI THIỆU

1.1. Logistics là gì?

Nếu xét dưới góc độ vĩ mô, Logistics là một hoạt động kinh tế gắn liền với quản lý dòng tài nguyên, nguồn lực chu chuyển trong nền kinh tế. Logistics có 2 đoạn: Đoạn 1 là dòng sản phẩm mang tính trung gian (vật tư nguyên liệu, bán thành phẩm, linh kiện, chi tiết..) dịch chuyển từ nơi cung cấp đến các doanh nghiệp sử dụng. Giai đoạn này, vật tư chủ yếu dịch chuyển giữa các doanh nghiệp, khu công nghiệp hoặc liên kết sản xuất giữa các địa phương; Đoạn 2 là dòng di chuyển của sản phẩm cuối cùng. Giai đoạn này, sản phẩm trở thành hàng hóa và lưu thông trên thị trường trong hoặc ngoài nước thông qua các kênh phân phối đến tay người tiêu cùng.



Hình 1: Logistics trong nền kinh tế

Tùy thuộc vào mức độ tham gia cung cấp các dịch vụ của doanh nghiệp mà logistics được chia thành 5 dạng: Logistics tự cấp - First Party Logistics (1PL); Logistics bên thứ hai - Second Party Logistics (2PL); Logistics bên thứ ba - Third Party Logistics (3PL); Logistics thứ tư - Fourth Party Logistics (4PL) và Logistics thứ năm - Fifth Party Logistics (5PL). Theo Luật Thương mại Việt Nam qui định, các hoạt động chủ yếu của logistics bao gồm: Dịch vụ bốc xếp hàng hoá (kể cả hoạt động bốc xếp container); Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa (gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị); Dịch vụ đại lý vận tải (gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa); Dịch vụ bổ trợ khác (gồm cả hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách hàng trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi mốt và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.

Logistics trên thế giới hiện nay đã phát triển từ dịch vụ 2PL, 3PL với tiêu chí giao hàng từ cửa người sản xuất đến cửa người tiêu dùng (door to door), tiến đến thực hiện 4PL, 5PL và MCS (quản trị toàn bộ chuỗi cung ứng sản xuất và dây chuyền lưu thông phân phối bằng công nghệ thông tin điện tử). Hiện nay ở Mỹ và một số nước châu Âu đang hình thành dịch vụ trọn gói (One Stop – Shop, tức là dừng một lần có thể mua được tất cả những thứ gì mà khách hàng cần). Điều này đã chứng minh sự liên kết dọc tuyệt hảo giữa những đơn vị trong chuỗi cung ứng và sản xuất, đồng thời giải đáp vì sao logistics được toàn cầu hóa nhanh chóng như vậy.

1.2. Tầm quan trọng của logistics

Logistics có ý nghĩa hết sức quan trọng trong việc tạo ra điều kiện đảm bảo cho sản xuất và tiêu thụ sản phẩm đạt hiệu quả cao cũng như làm nên lợi thế cạnh tranh cho mỗi quốc gia và vùng lãnh thổ. Thực tế cho thấy, quốc gia nào có hoạt động logistics càng phát triển thì hoạt động sản xuất kinh doanh của quốc gia đó càng đạt hiệu quả cao. Trước hết, logistics giúp liên kết tất cả các phương thức vận tải để phục vụ cho quá trình lưu thông phân phối hàng hoá, giao lưu thương mại giữa các vùng trong nước với nhau cũng như với nước ngoài, góp phần làm cho các ngành sản xuất trong vùng phát triển một cách hiệu quả; kế đến logistics góp phần vào việc phân bố các ngành sản xuất một cách hợp lý để đảm bảo sự cân đối và tăng trưởng bền vững của toàn bộ nền kinh tế quốc dân, bởi vì mỗi vùng địa lý đều có điều kiện về tài nguyên, nguồn lực khác nhau và sau nữa là logistics không những làm cho quá trình lưu thông, phân phối được thông suốt, chuẩn xác và an toàn, mà còn giảm được chi phí vận tải. Nhờ đó, hàng hoá được đưa đến thị trường một cách nhanh chóng kịp thời. Người tiêu dùng sẽ mua được hàng hoá một cách thuận tiện, linh hoạt và kịp thời thỏa mãn nhu cầu của mình.

Trong xu thế toàn cầu hóa mạnh mẽ như hiện nay, dịch vụ logistics đã trở thành một thứ vũ khí cạnh tranh lợi hại của mỗi quốc gia. Những nước kết nối tốt với mạng lưới dịch vụ logistics toàn cầu thì có thể tiếp cận được nhiều thị trường và người tiêu dùng từ các nước trên thế giới, đồng thời nó còn giúp thu được nguồn lợi khổng lồ cho nền kinh tế. Điển hình như Mỹ và Nhật, logistics đóng góp khoảng 30% GDP. Đối với những nước kém phát triển thì tỷ lệ này có thể cao hơn 10%. Riêng dịch vụ logistics ở Việt Nam chiếm khoảng từ 15-20% GDP, tương đương khoảng 216,3- 421,8tỷ USD năm 2015. Nếu chỉ tính riêng khâu vận tải, chiếm từ 40-60% chi phí thì đây là một thị trường dịch vụ khổng lồ và quan trọng như thế nào đối với nền kinh tế.

2. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN LOGISTICS THỜI GIAN QUA

2.1. Đối với khu vực ĐBSCL

Hoạt động logistics của ĐBSCL hiện nay chủ yếu là giao nhận kho vận, đặc biệt là giao nhận vận tải quốc tế theo 2PL và gần như các công ty có vốn Nhà nước chiếm ưu thế. Khối lượng thuê ngoài dịch vụ giao nhận kho vận dưới dạng 3PL chỉ ở mức khoảng 25%, phần còn lại các doanh nghiệp chủ hàng tự tổ chức đầu tư phương tiện hoặc tự làm theo dạng 1PL. Do tập quán mua CIF bán FOB nên các doanh nghiệp kinh doanh vận tải và bảo hiểm chỉ khai thác được từ 10% đến 18% lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu mà thôi. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, thời gian gần đây lĩnh vực quan trọng nhất trong logistics là vận tải biển với hơn 90% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu ở ĐBSCL được vận chuyển bằng đường này. Tuy nhiên, chủ yếu là do các doanh nghiệp ở Tp Hồ Chí Minh hoặc địa phương khác thực hiện và mới chỉ chiếm khoảng 18%, còn lại hơn 80% do các công ty logistics nước ngoài đảm nhận.

Hệ thống kho bãi ở ĐBSCL hiện cũng vừa thiếu, vừa thô sơ, đặc biệt là thiếu nghiêm trọng hệ thống kho lạnh để bảo quản nông thủy sản, hệ thống kho trữ lúa và công nghệ bảo quản sau thu hoạch nên tỷ lệ thất thoát khá cao. Theo báo cáo của Bộ chức năng, tổn thất sau thu hoạch đối với lúa gạo của Việt Nam thuộc hàng cao nhất khu vực châu Á, dao động trong khoảng 9-17%, thậm chí 20-30%, tương đương 3.000 tỷ đồng mỗi năm, riêng ĐBSCL là khoảng 13,7%, tương đương 635 triệu USD/năm. Trong số này, chiếm cao nhất là khâu phơi sấy (4,2%), thu hoạch (3%), xay xát (3%), bảo quản (2,6%), vận chuyển (0,9%). Ngoài ra, tổn thất các phụ phẩm khác của lúa gạo vào khoảng 50%; rau quả khoảng 25% đến 30% ..Với những hạn chế như vậy, có thể xem đó là những điểm nghẽn trong hệ thống tuần hoàn của các hoạt động sản xuất, lưu thông và tiêu thụ hàng hóa ở ĐBSCL hiện nay mà vai trò chủ đạo trong giải quyết vấn đề này không

ai khác hơn chính là TP. Cần Thơ.

2.2. Tính riêng với TP. Cần Thơ

Thành phố Cần Thơ là đô thị loại I trực thuộc Trung ương, nằm trải dài trên 55km dọc bờ Tây sông Hậu và giữ vị thế cửa ngõ của cả vùng hạ nguồn sông Mê Kông. Về mặt địa lý, TP. Cần Thơ nằm ở trung tâm ĐBSCL và cũng từng được xác định là trung tâm về kinh tế, văn hóa, giáo dục, chăm sóc sức khỏe và là đầu mối quan trọng về giao thông vận tải nội vùng cũng như liên vận quốc tế cho ĐBSCL nói riêng, của cả nước nói chung. TP. Cần Thơ hiện có 06 quốc lộ với 117 km chiều dài chạy qua gồm Quốc lộ 1A, Quốc lộ 91, Quốc lộ 80, Quốc lộ 91B, tuyến Nam Sông Hậu, tuyến Cần Thơ đi Vị Thanh cùng với 11 tuyến đường liên tỉnh đạt cấp V, IV, III đồng bằng và trên 383 km đường liên quận, huyện trong đó có 73/85 xã có đường ô tô đến trung tâm xã. Bên cạnh đó, TP. Cần Thơ còn có 02 tuyến vận tải thủy quốc gia đi qua là tuyến Tp Hồ Chí Minh đi Cà Mau và tuyến Tp Hồ Chí Minh đi Kiên Lương kết nối với hệ thống đường thủy nội địa cấp 1, đường thủy nội địa cấp 2 và các kênh cấp 4 rất thuận lợi cho vận tải hàng hóa . Ngoài ra, luồng tàu biển trên sông Hậu qua cửa Định An cho phép tàu có trọng tải 10.000 DWT và 20.000 DWT có thể tiếp cận hệ thống cảng sông, cảng biển ở Thành phố một cách thuận tiện. Thêm vào đó, cảng hàng không quốc tế Cần Thơ là sân bay cấp 4E theo tiêu chuẩn của ICAO, đã chính thức đi vào hoạt động khai thác thương mại các tuyến quốc tế và nội địa từ đầu năm 2009.

Với điều kiện thuận lợi như vậy, hàng năm TP. Cần Thơ đã luân chuyển gần 10 triệu tấn hàng hóa các loại và khoảng 15 triệu lượt hành khách. Đáp ứng được cơ bản nhu cầu đi lại và trao đổi hóa nội bộ Thành phố, giữa Thành phố với các địa phương trong nước và quốc tế. Trong đó, vận tải đường bộ và đường không vẫn chiếm thế mạnh trong vận chuyển hành khách (khoảng 76%) và vận tải thủy giữ thế chủ đạo trong vận tải hàng hóa (chiếm khoảng 60%). Tuy nhiên, doanh nghiệp dịch vụ logistics nước ngoài hiện chiếm tới khoảng 70-80%, thậm chí 90% thị phần vận chuyển hàng hóa xuất khẩu từ các cảng của Việt Nam ra nước ngoài và ngược lại. Nguyên nhân của tình trạng này chính là sự bất cập trong đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, tổ chức mạng lưới hoạt động vận tải cũng như cung cấp các dịch vụ hậu cần (logistics) khác như kho bãi, bốc xếp, giao nhận, vận chuyển,...Theo số liệu thống kê chưa chính thức thì hiện nay trên địa bàn TP. Cần Thơ có khoảng 30 doanh nghiệp vận tải đơn phương tiện; 5 chi nhánh công ty hoạt động giao nhận, vận chuyển và 23 nhà xưởng – kho bãi cho thuê. Chi phí cũng là một nguyên nhân làm giảm hiệu quả hoạt động trong lĩnh vực này. Theo số liệu thống kê của Ngân hàng Thế Giới (WB) thì phí logistics tại Việt Nam chiếm 25% GDP cả nước, trong khi đó Singapore là 3%; Malaysia 13% Trung Quốc 18%; Thái Lan 19%. Còn theo số liệu được Bộ Giao thông vận tải công bố vào năm 2013 phí logistics của Việt Nam chiếm 20,9% GDP cả nước, dù có giảm nhưng vẫn cao hơn so với các nước nêu trên và cao hơn hẳn mức bình quân chung của thế giới là 14%.

3. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN LOGISTICS TẠI TP. CẦN THƠ

Từ thực trạng trên đây, TP. Cần Thơ cần phát triển một cách tập trung và mạnh hơn nữa hệ thống logistics để trở thành trung tâm kết nối và cung ứng các hoạt động dịch vụ hậu cần cho chính bản thân cũng như toàn vùng ĐBSCL. Đây là một hướng đi có ý nghĩa quyết định đến xây dựng TP. Cần Thơ thành Thành phố trung tâm động lực phát triển kinh tế cho toàn vùng.

3.1. Quan điểm phát triển logistics tại TP. Cần Thơ

Theo Quyết định số1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và Hội thảo "Chiến lược phát triển hệ thống logistics vùng đồng bằng sông Cửu Long" được tổ chức tại TP Cần Thơ ngày 13-11-2015, thì cần xây dựng một Trung tâm logistics tại TP. Cần Thơ làm trung tâm dịch vụ nòng cốt trong lưu thông và phân phối hàng hóa, phục vụ đắc lực cho sản xuất, tiêu dùng hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội cho vùng ĐBSCL và cả nước. Trung tâm này phải được xây dựng theo hướng đồng bộ, chuyên nghiệp và hiện đại; gắn kết hợp lý với quy hoạch phát triển thương mại, dịch vụ, nông nghiệp, công nghiệp chế biến, giao thông đường bộ, đường thủy, đường hàng không, quy hoạch sử dụng đất và các quy hoạch phát triển hệ

thống hạ tầng kinh tế - xã hội khác của các vùng; từng bước hội nhập vào thị trường dịch vụ logistics trong khu vực và trên thế giới. Về nguồn vốn xây dựng, cần được xã hội hóa kể cả nguồn vốn đầu tư nước ngoài; bảo đảm huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực đầu tư xây dựng và khai thác hiệu quả hoạt động logistics trên phạm vi ĐBSCL và cả nước. Việc xây dựng và phát triển Trung tâm dịch vụ logistics cần có trọng tâm, trọng điểm trên cơ sở xác định hình thức hoạt động, quy mô tổ chức; vị trí trung tâm logistics thành phố Cần Thơ phải phù hợp với các liên kết vùng, tiểu vùng và hành lang phát triển kinh tế theo hướng bền vững, kết hợp chặt chẽ với bảo đảm an ninh quốc phòng, tạo việc làm tại chỗ, bảo vệ môi trường, tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu toàn cầu...

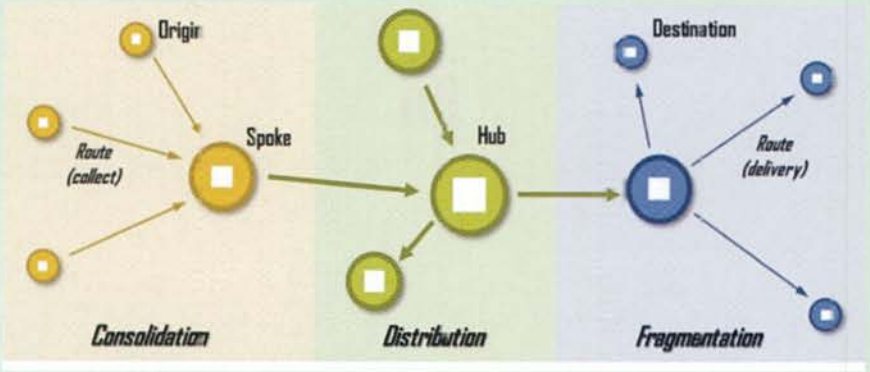
3.2. Định hướng mục tiêu phát triển Trung tâm logistics tại TP. Cần Thơ

Như chúng ta đã biết, TP. Cần Thơ có đủ điều kiện thuận lợi cho việc xây dựng ở đây Trung tâm dịch vụ logistics ngang tầm với khu vực và thế giới. Song, vì là địa phương có xuất phát điểm về logistics quá thấp và hoạt động phân tán nên phải chọn hướng phát triển cho phù hợp. Theo đó, Trung tâm logistics TP. Cần Thơ phải đạt chuẩn hạng II cấp vùng thực hiện chức năng hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ sản xuất đến tiêu dùng, xuất nhập khẩu của vùng, tiểu vùng và trên các hành lang kinh tế; kết nối với hệ thống cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, mạng lưới giao thông đường bộ, các cửa khẩu quốc gia, cửa khẩu quốc tế và khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung trong vùng...Đồng thời, từng bước hình thành và phát triển các trung tâm logistics chuyên dụng, vệ tinh tại các tỉnh Vĩnh Long, Sóc Trăng, Kiên Giang, Cà Mau...Các trung tâm logistics chuyên dụng, vệ tinh này phải gắn liền với các cảng hàng không, cảng biển...kết nối cùng với Trung tâm logistics hạng II tại TP. Cần Thơ để hỗ trợ, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hoặc trung chuyển hàng hóa qua các loại hình vận tải đa phương thức, phục vụ cho đầu vào và đầu ra của sản xuất tại các khu công nghiệp, trung tâm công nghệ cao, vùng sản xuất tập trung quy mô lớn. Trước mắt cần tập trung vào các dịch vụ logistics thuê ngoài, tích hợp trọn gói và đồng bộ, tổ chức và hoạt động theo mô hình logistics bên thứ 3 (3PL); từng bước triển khai mô hình logistics 4PL và logistics 5PL trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp. Phấn đấu đến năm 2020, tốc độ tăng trưởng dịch vụ logistics đạt khoảng 24% - 25%/năm, tỷ trọng đóng góp vào GDP toàn vùng là 10%, tỷ lệ dịch vụ logistics thuê ngoài khoảng 40%, giảm thiểu chi phí logistics của toàn vùng so với GDP còn khoảng 20%. Đến năm 2030, các chỉ tiêu này lần lượt là 34% - 35%/năm, 15%, 65%/năm và 15% - 17%/năm.

3.3. Gợi ý mô hình phát triển logistics tại TP. Cần Thơ

Hiện nay, do hầu hết các doanh nghiệp đều thực hiện phương thức vận tải đơn phương tiện nên không tận dụng được lợi thế về khối lượng vận chuyển và giá thành rẻ của vận tải đường thủy. Nhìn chung, việc vận chuyển chủ yếu vẫn là đường bộ với mô hình Star logistic (Logistic hình sao) hoặc mô hình Ring logistic (Logistic quầng). Tuy nhiên, mô hình này không hiệu quả và chi phí logistic rất cao, xuất phát từ rất nhiều chuyến xe chở hàng đi một chiều, gây ra lãng phí, dẫn đến làm tăng mật độ phương tiện giao thông đường bộ, từ đó làm cũng góp phần làm giảm nhanh chất lượng cầu đường. Ngoài ra, nó còn gây ra ô nhiễm môi trường và tăng nguy cơ về tai nạn giao thông. Do có nhiều nhược điểm như vậy mà nó rất ít được các nước trên thế giới sử dụng mà chủ yếu là thực hiện theo mô hình Trung tâm logistics.

Trung tâm Logistics (Hub logistics) thực chất là trung tâm của một khu vực riêng biệt, nơi tất cả các hoạt động liên quan đến vận tải, Logistics và phân phối hàng hóa (cả trong nước và quá cảnh quốc tế) được thực hiện, dựa trên nền tảng thương mại, bởi nhiều nhà khai thác khác nhau. Họ có thể là người sở hữu cũng có thể là người đi thuê các tòa nhà, các tiện nghi - nhà kho, trung tâm phân phối, khu lưu trữ, văn phòng, dịch vụ xếp dỡ... Và điều quan trọng là trung tâm Logistics phải được điều hành bởi một cơ quan trung lập có thẩm quyền (tốt nhất là cơ quan hợp tác giữa nhà nước và tư nhân) nếu sự hợp tác về thương mại và điều phối được đảm bảo. Hiện nay, các nước có điều kiện đã nâng cấp hệ thống trung tâm Logistic lên để đáp ứng yêu cầu của mô hình logistic Hub – and – spoke (tạm dịch là "trục bánh xe-và-nan hoa").



Nguồn: Logistic management, 2009

Hình 2. Tổ chức Logistic theo mô hình Hup – and - spoke

3.4. Giải pháp xây dựng và phát triển Trung tâm logistics TP. Cần Thơ

Để phát triển Trung tâm logistics TP. Cần Thơ, ngoài việc xác định đúng trọng tâm, nội dung ưu tiên và kiên định mục tiêu phát triển, TP. Cần Thơ cần kết hợp với các địa phương liên quan và triển khai thực hiện tốt các giải pháp cơ bản sau:

1) Xây dựng hệ thống chính sách thu hút tốt nhằm huy động mọi nguồn lực. Đa dạng hóa các hình thức đầu tư theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa; vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành phù hợp với điều kiện cụ thể về kinh tế - xã hội của Thành phố về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí, chuyển giao công nghệ, nhượng quyền...tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp tham gia đầu tư xây dựng và khai thác tốt Trung tâm logistics bằng nhiều hình thức theo quy định của pháp luật.

2) Ưu tiên công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực làm công tác quản lý, xây dựng, vận hành, khai thác Trung tâm logistics TP. Cần Thơ. Đa dạng hóa hình thức đào tạo, bồi dưỡng nhằm nâng cao trình độ, năng lực cho lao động trong ngành, đáp ứng đủ về số lượng và chất lượng đội ngũ nhân viên logistics hoạt động chuyên nghiệp.

3) Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cho ngành logistic đặc biệt là hạ tầng giao thông, kho bãi. Tuy nhiên, do có hạn về nguồn vốn mà hiện tại TP. Cần Thơ có thể tập trung nâng cấp hệ thống giao thông vận tải hiện có, tiếp đến xây dựng hệ thống đường cao tốc có lưu lượng giao thông lớn kết nối với hệ thống quốc lộ đi qua Thành phố; đầu tư thích đáng cho phát triển vận tải thủy ven biển và nội địa; hiện đại hóa hệ thống nhà ga, bến cảng, kho bãi, phát triển các tuyến giao thông với các nước láng giềng trong khu vực để đảo đảm kết nối thuận tiện giữa Trung tâm logistics Cần Thơ với các trung tâm logistics khác.

4) Ứng dụng ngay công nghệ thông tin và công nghệ quản lý hiện đại trong tổ chức và hoạt động của Trung tâm logistics. Kết hợp với tăng cường đầu tư phương tiện, thiết bị kỹ thuật tiên tiến như thông tin liên lạc, hệ thống kho bãi; cần có thêm các kho chuyên dụng như kho đông lạnh, kho xăng dầu, kho sấy khô. Phương pháp quản lý trung tâm Logistic cũng cần được học tập theo các nước trong khu vực, đặc biệt là từ Singapore. Bảo đảm choTrung tâm logistics TP. Cần Thơ hoạt động với hiệu quả cao, cạnh tranh và hội nhập được với các trung tâm logistics của khu vực và thế giới.

5) Tiếp tục đơn giản hóa các thủ tục hải quan, quản lý nhà nước nhằm tạo điều kiện thuận tiện cho hàng hóa nhập khẩu, xuất khẩu và quá cảnh qua TP. Cần Thơ, từ đó phát triển các loại hình vận chuyển hàng hóa đa phương thức và hình thành các trung tâm trung chuyển hàng hóa mang tầm khu vực và quốc tế tại TP. Cần Thơ.

4. KẾT LUẬN

Logistics hiện nay tồn tại và phát triển như là một tất yếu khách quan của quá trình phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế của các quốc gia và vùng lãnh thổ. Nó không những tạo điều kiện cho sản xuất kinh doanh đạt hiệu quả tối ưu mà còn góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Dịch vụ logistics ở Việt Nam nói chung, ĐBSCL nói riêng chỉ mới manh nha hoặc vẫn còn ở giai đoạn đầu của phát triển nên chưa phát huy một cách đầy đủ tác dụng của nó để cho sản xuất kinh doanh, nhất là sản xuất kinh doanh nông nghiệp của vùng cất cánh.