

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC ĐẠI NAM
KHOA LUẬT**



**KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC
CHUYÊN NGÀNH LUẬT KINH TẾ**

PHÁP LUẬT VỀ LOGISTICS VÀ GIẢI PHÁP

CHUYÊN NGÀNH LUẬT KINH TẾ

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN	: TH.S LÃ THỊ TRINH
HỌ VÀ TÊN SINH VIÊN	: HOÀNG ANH TUẤN
MÃ SINH VIÊN	: 1458300072
LỚP	: LKT 14 - 01

HÀ NỘI - 2024

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC ĐẠI NAM
KHOA LUẬT**



**HOÀNG ANH TUẤN
LỚP: LKT 14-01 KHÓA: 14**

PHÁP LUẬT VỀ LOGISTICS VÀ GIẢI PHÁP

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC

CHUYÊN NGÀNH LUẬT KINH TẾ

Giảng viên hướng dẫn: ThS Lã Thị Trinh

Nơi thực hiện đề tài : Đại học Đại Nam

Thời gian thực hiện: từ 3/2024 đến 5/2024

HÀ NỘI 2024

LỜI CAM ĐOAN

Em xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu khoa học của em. Những số liệu, ví dụ và trích dẫn được sử dụng trong khoá luận là đảm bảo độ tin cậy và trung thực. Những phân tích đánh giá trong khóa luận là sự nghiên cứu, đánh giá của em.

Hà Nội, ngày ... tháng ... năm 2024

NGƯỜI CAM ĐOAN

LỜI CẢM ƠN

Em xin cảm ơn ban lãnh đạo Trường Đại học Đại Nam đã tạo điều kiện cho em được thực hiện bài khóa luận tốt nghiệp. Cảm ơn ban lãnh đạo khoa Luật đã tạo thuận lợi cho em được thực hiện bài nghiên cứu và sự giúp đỡ trong suốt quá trình học tập vừa qua. Em xin chân thành giảng viên hướng dẫn em là Thạc sĩ Lã Thị Trinh – người đã đồng hành và hỗ trợ để em có thể hoàn thành bài nghiên cứu này.

Bài khóa luận của em còn sơ sài và không tránh khỏi sai sót do kiến thức của em còn hạn hẹp. Em rất mong nhận được sự góp ý của thầy cô và Hội đồng chấm khóa luận tốt nghiệp.

Em xin trân trọng cảm ơn!

DANH MỤC KÝ HIỆU HOẶC CHỮ VIẾT TẮT

STT	Viết tắt	Nghĩa
1	AFFA	ASEAN Federation of Forwarders Associations - Liên đoàn Các Hiệp hội Giao nhận Đông Nam Á
2	AI	Artificial Intelligence – Trí tuệ nhân tạo
3	ASEAN	Association of South East Asian Nations - Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
4	ASP	Automated Sea Port - Hệ thống Cảng tự động
5	BDS	Beidou Navigation System - Hệ thống Bắc Đẩu
6	BLDS	Bộ luật Dân sự
7	FMC	US Federal Maritime Commission - Cơ quan quản lý hoạt động hàng hải của Hoa Kỳ
8	LPI	Logistics Performance Index - Chỉ số hiệu quả logistics quốc gia
9	LSP	Logistics Services Provider - Nhà cung cấp dịch vụ logistics
10	LTM	Luật Thương mại
11	MOFTEC	Ministry of Foreign Trade and Economics Cooperation - Bộ Ngoại thương và Hợp tác Kinh tế Trung Quốc
12	TEU	Twenty-foot Equivalent Unit - đơn vị đo lường tương đương 1 container 20 feet tiêu chuẩn
13	TFA	Trade Facilitation Agreement – Hiệp định Thuận lợi hóa Thương mại
14	VLA	Vietnam Logistics Business Association - Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam

DANH MỤC BẢNG BIỂU

STT	Bảng	Nội dung	Trang
1	Bảng 1.1.	Xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm	16
2	Bảng 2.2.	Các chỉ tiêu thống kê về hàng hóa qua cảng biển Singapore	36
3	Bảng 3.3.	Các cảng biển của Thái Lan	39

DANH MỤC HÌNH

STT	Bảng	Tên bảng	Trang
1	Hình 1.1.	Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc trong tháng 12/2023	42

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU.....	1
CHƯƠNG I. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ PHÁP LUẬT KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM.....	4
1.1. Những vấn đề lý luận chung về kinh doanh dịch vụ logistics.....	4
1.1.1. Khái niệm dịch vụ Logistics.....	4
1.1.2. Đặc điểm của dịch vụ Logistics.....	5
1.1.3. Phân loại dịch vụ Logistics.....	6
1.1.4. Vai trò của dịch vụ logistics	7
1.2. Pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics	8
1.2.1. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics	8
1.2.2. Hợp đồng dịch vụ logistics	11
1.2.3. Giới hạn trách nhiệm và các trường hợp miễn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics	13
TIỂU KẾT CHƯƠNG I.....	14
CHƯƠNG II. THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM.....	15
2.1. Khái quát tình hình kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam	15
2.2. Những thành tựu trong việc áp dụng pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam.....	19
2.3. Bất cập và hạn chế trong áp dụng pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam	26
TIỂU KẾT CHƯƠNG II	32
CHƯƠNG III. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THỰC THI PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM.....	33
3.1. Yêu cầu và định hướng hoàn thiện pháp luật về Logistics.....	33
3.2. Giải pháp hoàn thiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam	33
3.2.1. Tiến hành rà soát các văn bản pháp luật hiện hành	33
3.2.2. Áp dụng kinh nghiệm của các nước trên thế giới về pháp luật kinh doanh dịch vụ logistics và áp dụng các văn kiện pháp lý của các tổ chức quốc tế chuyên ngành	34
3.2.3. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về dịch vụ logistics ở Việt Nam	43
TIỂU KẾT CHƯƠNG III.....	47
KẾT LUẬN	48
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	50

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Thế giới đã bắt đầu vào thời đại mới, là thời đại của công nghệ 4.0 với nhiều thách thức nhưng cũng có nhiều cơ hội không chỉ cho Việt Nam mà các quốc gia khác nữa. Thời kỳ toàn cầu hóa bùng nổ công nghệ số hóa khiến tốc độ phát triển của các nước mạnh mẽ hơn và thúc đẩy các ngành nghề dần dần áp dụng công nghệ vào quá trình hoạt động. Vì thế, không riêng bất kỳ ngành nghề nào mà kinh doanh dịch vụ logistics cũng là một trong số đó.

Dịch vụ logistics thường được hiểu và biết nhiều là các hình thức vận chuyển hàng hóa từ vi mô là trong phạm vi quốc gia đơn lẻ đến vĩ mô là phạm vi toàn cầu. Mang theo sự thay đổi của thời đại, khiến ngành logistics phát triển nhanh hơn khi được áp dụng công nghệ vào quá trình thực tiễn. Tốc độ luân chuyển, kiểm tra cũng vì thế mà chính xác hơn, thuận tiện hơn, dễ dàng quản lý từ người kinh doanh ngành nghề đến những người sử dụng dịch vụ này.

Kinh doanh dịch vụ logistics đang là xu hướng toàn cầu, bất kỳ quốc gia nào nếu khai thác và đầu tư hợp lý thì hoàn toàn có thể khiến ngành này trở thành ngành chủ lực của nền kinh tế nước nhà. Cho nên, bất kỳ quốc gia nào cũng phải đảm bảo về vấn đề quản lý nhất là đối với các quan hệ giữa người cung cấp dịch vụ (người kinh doanh dịch vụ) và người sử dụng dịch vụ,... Để có thể quản lý, phòng ngừa và điều chỉnh hiệu quả, nhà nước điều chỉnh qua công cụ là pháp luật.

Hiện nay, kinh doanh dịch vụ logistics đang được điều chỉnh với Luật Thương mại 2005; Nghị định 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics ngày 30 tháng 12 năm 2017; Quyết định số 169/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2024 phê duyệt đề án phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải năm 2020, định hướng đến năm 2030. Ngoài ra cùng với sự thay đổi của Hiến pháp 2013, các văn bản quy phạm pháp luật mới ra đời như Luật giao thông đường thủy nội địa năm 2014; Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 – Luật sửa đổi Luật Hàng không dân dụng năm 2014; Bộ Luật Hàng hải năm 2015 mới có hiệu lực từ ngày 01/01/2017, ...cùng với các Nghị định, Thông tư hướng dẫn các văn bản liệt kê trên ra đời.

Trong bối cảnh hội nhập như hiện nay, pháp luật đối với lĩnh vực logistics đặt ra nhiều vấn đề để giải quyết nhu cầu xã hội nói chung, người dân nói riêng cũng như có thể hài hòa hóa pháp luật với các công ước, điều ước mà Việt Nam đã tham gia. Do đó, với mong muốn có thể góp một chút sức mình vào việc xây dựng khung pháp lý đối với kinh doanh dịch vụ logistics, em xin chọn đề tài: *“Pháp luật về logistics và giải pháp”* làm đề tài cho khóa luận tốt nghiệp của mình.

2. Tình hình nghiên cứu

Khi thế giới và Việt Nam đang bước vào thời kỳ công nghệ 4.0 đã có nhiều sự thay đổi, chuyển biến rất khác so với thời gian trước và đòi hỏi cần có sự nghiên cứu liên tục để theo kịp tốc độ thay đổi của xã hội. Do Logistics là một ngành còn khá mới tại Việt Nam nên số lượng bài viết, bài nghiên cứu về lĩnh vực này còn hạn chế, chưa nhiều. Liên quan đến đề tài Khóa luận đã có các công trình nghiên cứu về pháp luật logistics tiêu biểu như là:

Thứ nhất, Sách chuyên khảo: “Logistics - Những vấn đề cơ bản”, do Đoàn Thị Hồng Vân chủ biên, Nhà xuất bản Lao động - xã hội, Hà Nội 2010. Các tác giả tập trung vào giới thiệu các vấn đề lý luận cơ bản về Logistics, khái niệm, lịch sử hình

thành và phát triển Logistics, phân loại, kinh nghiệm phát triển Logistics của một số quốc gia trên thế giới, các giải pháp về Logistics, các hệ thống thông tin và dịch vụ khách hàng khi cung cấp dịch vụ này.

Thứ hai, Các đề tài, dự án trọng điểm: Đề tài nghiên cứu khoa học độc lập cấp Nhà nước “Phát triển các dịch vụ Logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế” (2010-2011) do Đặng Đình Đào Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân chủ nhiệm với sự tham gia của nhiều nhà khoa học và tiến hành thu thập số liệu thông qua điều tra, phỏng vấn ở nhiều tỉnh, thành phố trong cả nước. Trong khuôn khổ đề tài này, hai cuốn sách chuyên khảo đã được xuất bản, cuốn sách chuyên khảo thứ nhất, sách “Logistics - Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam”, tập hợp 26 báo cáo khoa học tại hội thảo của đề tài do đồng đạo các nhà khoa học, nhà nghiên cứu và những người hoạt động Logistics thực tiễn ở Việt Nam tham luận tại hội thảo. Kết quả nghiên cứu của đề tài được giới thiệu một cách đầy đủ và chi tiết trong cuốn sách tham khảo thứ hai “Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế” Đặng Đình Đào – Nguyễn Minh Sơn, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia;

Thứ ba, Các bài viết khoa học pháp lý và các đề tài luận văn. Bài “Pháp luật về dịch vụ Logistics ở Việt Nam” trong tạp chí Luật học 5/2008 do TS. Bùi Ngọc Cường biên soạn; hay Khóa luận bảo vệ Thạc sĩ Luật học với tiêu đề “Pháp luật về dịch vụ Logistics Việt Nam và những vấn đề lý luận và thực tiễn” của học viên Vũ Thị Nhung, Hà Nội, 2009. Bài viết “Thực trạng hoạt động và nhu cầu hoàn thiện pháp luật về Logistics trên địa bàn thành phố Hà Nội” của TS. Lương Tuấn Nghĩa, Phòng quản lý thương mại, Sở Công Thương đưa ra các góp ý thay đổi pháp luật về Logistics để phù hợp với các cam kết quốc tế và thực tiễn.

Ngành logistics hoàn toàn có tiềm năng để trở thành một ngành chủ lực đóng góp vào nền kinh tế quốc gia và để đạt được điều đó thì cần có hành lang pháp lý ổn định, phù hợp với điều kiện xã hội. Các công trình nghiên cứu của các tác giả đi trước là nguồn tài liệu quý giá để Khóa luận kế thừa và tiếp tục mở rộng nghiên cứu về đề tài: “**Pháp** luật về logistics và giải pháp”. Vì vậy, mong rằng bài khóa luận này có thể góp phần nào đó vào công trình nghiên cứu đối với lĩnh vực logistics.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: Đề tài khóa luận tập trung nghiên cứu và làm rõ thực trạng pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics; Những bất cập và hạn chế trong áp dụng pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam để từ đó đưa ra định hướng và đề xuất giải pháp pháp lý tạo điều kiện cho ngành dịch vụ logistics phát triển ở Việt Nam cũng như đảm bảo hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics

Phạm vi nghiên cứu: Trong khuôn khổ có giới hạn của một đề tài khóa luận nên em không tập trung phân tích từng loại công việc có trong dịch vụ logistics mà chỉ tập trung nghiên cứu hệ thống luật thực định, các nguyên tắc pháp lý cũng như quy định của Việt Nam hiện hành đối với ngành dịch vụ logistics trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam.

4. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

Đề tài khóa luận nhằm nghiên cứu những vấn đề lý luận và thực tiễn liên quan đến pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics hiện nay. Từ đó, bài nghiên cứu làm sáng tỏ các vấn đề liên quan đến kinh doanh dịch vụ logistics và đề xuất, kiến nghị một số giải pháp hoàn thiện quy định pháp luật.

Đề tài tập trung giải quyết những vấn đề sau:

- Nghiên cứu cơ sở lý luận và cơ sở pháp lý chung đối với pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam;
- Đánh giá toàn diện về thực trạng, tìm ra những hạn chế, bất cập đối với pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam;
- Kiến nghị và đề xuất một số giải pháp để góp phần hoàn thiện hệ thống pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam.

5. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài sử dụng phương pháp luận gồm:

Một là, phương pháp thống kê – Tổng hợp – Phân tích – đánh giá: Phân tích, tổng hợp số liệu, dữ liệu thu thập được về xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm, Chỉ tiêu thống kê về hàng hoá qua cảng biển Singapore nguồn số liệu từ cơ quan quản lý cảng biển Singapore và các tài liệu có nguồn gốc đáng tin cậy khác.

Hai là, phương pháp phân tích – tổng hợp: phương pháp này sử dụng khi nghiên cứu những bất cập và hạn chế trong việc áp dụng pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics để từ đó đề xuất các giải pháp hoàn thiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn

Đề tài khóa luận này có ý nghĩa khoa học về lý luận và thực tiễn như sau:

- Kế thừa từ những công trình nghiên cứu khoa học đã có để tiếp tục phát triển toàn diện, phân tích pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam để xây dựng nên góc nhìn tổng quát một cách khách quan nhất;
- Phản ánh và đánh giá việc áp dụng pháp luật của Việt Nam đối với kinh doanh dịch vụ logistics vào thực tế nhất là trong thời kỳ hội nhập như hiện nay;
- Đóng góp một số giải pháp để hoàn thiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam.

7. Kết cấu Khóa luận

Bố cục của khóa luận bao gồm 03 chương:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về pháp luật kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam;
- Chương 2: Thực trạng pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam;
- Chương 3: Giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam.

CHƯƠNG I. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ PHÁP LUẬT KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM

1.1. Những vấn đề lý luận chung về kinh doanh dịch vụ logistics

1.1.1. Khái niệm dịch vụ Logistics

Trong thời đại công nghệ số 4.0, “Logistics” từ lâu đã không còn là thuật ngữ xa lạ đối với chúng ta. Kinh doanh dịch vụ logistics đã đồng hành cùng sự phát triển kinh tế - xã hội và bản thân dịch vụ logistics cũng có lịch sử phát triển của nó. Khởi nguồn của việc kinh doanh dịch vụ logistics từ nhu cầu trên chiến trường muốn thực hiện việc cung cấp, vận chuyển các đồ dùng thiết yếu, lương thực, vũ khí,... từ quê nhà tới mặt trận. Quá trình so với việc chiến đấu trên tiền tuyến cũng không hề thua kém về tầm quan trọng vì nếu bị phá vỡ thì tiền tuyến sẽ nắm chắc phần thua vì cuộc chiến không thể tiếp tục vì thiếu quân tư trang và lương thực. Theo đó, quy trình này được đặc biệt quan tâm để bảo vệ và ngăn chặn kẻ thù tấn công “đường sinh mệnh” này. Quá trình vận chuyển này dần dần đã trở thành một hệ thống và cùng với sự phát triển kinh tế, xã hội thì sự phức tạp trong quy trình ngày càng tăng. Đồng thời, kinh doanh dịch vụ logistics có xu hướng mở rộng toàn cầu hóa và trở thành một chuỗi cung ứng logistics (supply chain logisticians). Đối với kinh doanh dịch vụ logistics, như đã trình bày ở trên, logistics có thể ở trong nước hoặc ngoài nước gồm lưu lượng và lưu kho các nguyên liệu, vật liệu (hàng hóa) từ điểm xuất phát (nơi bắt đầu) đến điểm tiêu thụ (nơi kết thúc). Cùng với đó, chuỗi logistics có các chức năng chính gồm quản lý hàng tồn kho, mua sắm, vận chuyển, lưu kho, tư vấn – tổ chức và lập kế hoạch cho các hoạt động trên.

Hiện nay, với sự phát triển vượt bậc của logistics mà tùy thuộc vào mỗi ngành mà định nghĩa của logistics có thể không giống nhau.

- Theo Ủy ban kinh tế và xã hội Châu Á – Thái Bình Dương (UNESCAP) thì: *“Logistics được hiểu là việc quản lý dòng chu chuyển và lưu kho nguyên vật liệu, quá trình sản xuất, thành phẩm và xử lý các thông tin liên quan... từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ cuối cùng theo yêu cầu của khách hàng”.*

- Theo Ngân hàng thế giới (WB) thì: *“logistics liên quan đến việc quản lý dây chuyền cung cấp hoàn chỉnh một sản phẩm đặc thù, bao gồm vận tải nguyên liệu đầu vào và sản phẩm đầu ra, lưu kho, phân phối, liên kết các phương thức vận tải và các dịch vụ tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại”;*

- Theo Hội đồng Quản lý dịch vụ logistics của Mỹ thì: *“Logistics là một bộ phận của dây chuyền cung ứng, tiến hành lập ra kế hoạch, thực hiện và kiểm soát công việc chu chuyển và lưu kho hàng hóa, cùng các dịch vụ và thông tin có liên quan từ*

địa điểm xuất phát đến nơi tiêu dùng một cách liên tục, hiệu quả nhằm đáp ứng những yêu cầu của khách hàng”;

- Theo Ngân hàng Thế giới (WB) thì: “Logistics liên quan đến việc quản lý dây chuyền cung cấp hoàn chỉnh một sản phẩm đặc thù, bao gồm vận tải nguyên liệu đầu vào và sản phẩm đầu ra, lưu kho, phân phối, liên kết các phương thức vận tải và các dịch vụ tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại”.

Trong khi đó, theo pháp luật Việt Nam, Logistics được định nghĩa như sau: “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 hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Dịch vụ logistics được phiên âm theo tiếng Việt là dịch vụ lô-gi-s-tíc” (Căn cứ Điều 233 Luật Thương mại (LTM) 2005).

Từ các nguồn tài liệu đã trích dẫn ở trên, có thể nhận thấy rằng khó có thể khẳng định khái niệm nào về dịch vụ logistics là đúng nhất vì mỗi định nghĩa đều có cách nhìn, cách tiếp cận khác nhau. Do vậy, logistics cần được hiểu dưới nhiều góc độ. Dưới góc độ của quản trị dịch vụ logistics thì logistics được hiểu theo nghĩa rộng bao gồm quá trình lập kế hoạch về logistics, tổ chức thực hiện và kiểm soát việc vận chuyển và lưu trữ hàng hoá. Dưới góc độ pháp lý thì logistics là dịch vụ thương mại, theo đó bên cung ứng dịch vụ thực hiện một hoặc nhiều dịch vụ liên quan đến việc lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát việc vận chuyển và lưu trữ hàng hoá (bao gồm cả dịch vụ và những thông tin liên quan) từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng một cách hiệu quả nhất nhằm thoả mãn tối đa các yêu cầu của khách hàng.

1.1.2. Đặc điểm của dịch vụ Logistics

Thứ nhất, chủ thể của quan hệ dịch vụ logistics

Chủ thể của logistics gồm hai bên là: người làm dịch vụ logistics và khách hàng. Đối với người làm dịch vụ phải là thương nhân, có đăng ký kinh doanh để thực hiện dịch vụ logistics. Thủ tục đăng ký kinh doanh được thực hiện theo các đạo luật đơn hành, phụ thuộc vào hình thức pháp lý của thương nhân. Bằng chứng của việc đăng ký kinh doanh là thương nhân này được cơ quan đăng ký kinh doanh cấp giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh, trong đó ghi rõ ngành nghề kinh doanh là dịch vụ logistics. Đối với khách hàng là những người có hàng hóa cần gửi hoặc cần nhận và có nhu cầu sử dụng dịch vụ giao nhận. Khách hàng có thể là người vận chuyển hoặc thậm chí có thể là người làm dịch vụ logistics khác. Như vậy, khách hàng có thể là thương nhân hoặc

không phải là thương nhân; có thể là chủ sở hữu hàng hóa hoặc không phải là chủ sở hữu hàng hóa.

Thứ hai, về nội dung của dịch vụ logistics

Nội dung công việc của dịch vụ logistics rất đa dạng và phong phú bao gồm một chuỗi các dịch vụ từ khâu cung ứng, sản xuất, phân phối và tiêu dùng. Dịch vụ logistics bao gồm các công việc sau:

- Nhận hàng từ người gửi để tổ chức việc vận chuyển: đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, chuyển hàng từ kho của người gửi tới cảng, bến tàu, bến xe và địa điểm giao hàng khác theo thỏa thuận giữa người vận chuyển với người thuê vận chuyển;
- Làm các thủ tục, giấy tờ cần thiết (thủ tục hải quan, vận đơn vận chuyển, làm thủ tục gửi giữ hàng hóa, làm các thủ tục nhận hàng hóa,...) để gửi hàng hóa hoặc nhận hàng hóa được vận chuyển đến;
- Giao hàng hóa cho người vận chuyển, xếp hàng hóa lên phương tiện vận chuyển theo quy định, nhận hàng hóa được vận chuyển đến;
- Tổ chức nhận hàng, lưu kho, lưu bãi, bảo quản hàng hóa hoặc thực hiện việc giao hàng hóa được vận chuyển đến cho người có quyền nhận hàng.

Thứ ba, dịch vụ logistics là một loại hoạt động dịch vụ

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics được khách hàng trả tiền công và các khoản chi phí khác từ việc cung ứng dịch vụ.

Thứ tư, dịch vụ logistics được thực hiện trên cơ sở hợp đồng

Hợp đồng dịch vụ logistics là sự thỏa thuận, theo đó một bên (bên làm dịch vụ) có nghĩa vụ thực hiện hoặc tổ chức thực hiện một hoặc một số dịch vụ liên quan đến quá trình lưu thông hàng hóa. Đối với bên còn lại (khách hàng) có nghĩa vụ thanh toán thù lao dịch vụ. Hợp đồng dịch vụ logistics là một hợp đồng song vụ, hợp đồng ưng thuận, mang tính chất đền bù.

1.1.3. Phân loại dịch vụ Logistics

Pháp luật Việt Nam về kinh doanh dịch vụ logistics (Căn cứ Điều 3 Nghị định số 163/2017/NĐ-CP) quy định các loại dịch vụ Logistics được cung cấp gồm có 17 loại, cụ thể:

1. Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.
2. Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.
3. Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.
4. Dịch vụ chuyển phát.
5. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.
6. Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).

7. Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.

8. Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.

9. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.

10. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa.

11. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.

12. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.

13. Dịch vụ vận tải hàng không.

14. Dịch vụ vận tải đa phương thức.

15. Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.

16. Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

17. Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật thương mại.

So với cách phân loại trước đó được quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật cũ, tại văn bản mới, cách thức phân loại rõ ràng như vậy khiến cho công tác quản lý được dễ dàng, thuận tiện hơn. Việc phân loại này còn phù hợp với chủ trương của Việt Nam khi tham gia các tổ chức quốc tế có sự đồng nhất, tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho việc kinh doanh dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, nhờ cách phân loại như trên đã mở ra nhiều cơ hội hơn cho các cá nhân, tổ chức kinh doanh dịch vụ này, đáp ứng được nhu cầu thực tiễn mà xã hội đề ra.

1.1.4. Vai trò của dịch vụ logistics

Xu hướng toàn cầu hóa và thời đại công nghệ mới đã thay đổi hoàn toàn cách thức làm việc của chúng ta, đặc biệt về kinh tế và chính trị. Logistics đóng vai trò là trụ cột, tiềm năng có thể trở thành một ngành “mũi nhọn” trong thời kỳ mới, rất đáng để đầu tư. Có thể nói, vai trò của logistics ở thời điểm hiện tại là vô cùng quan trọng và cần thiết với bất cứ ngành nghề, lĩnh vực nào khi sự phát triển của ngành này phát triển là minh chứng cho thấy tiềm lực của một quốc gia mạnh mẽ ra sao trên phương diện kinh tế. Đồng thời, dịch vụ logistics ngày càng khẳng định vị thế, tầm ảnh hưởng sâu sắc của mình tới mọi góc ngách đời sống, xã hội. Hơn thế nữa, logistics chính là cầu nối để liên kết các ngành nghề, lĩnh vực có thể đồng nhất cách thức quản lý, điều phối, vận hành tạo nên một chuỗi vận hành không lồi lõm bao gồm các thành phần khác nhau nhưng vẫn dễ dàng kiểm soát được.

Dịch vụ logistics đã đóng góp vô cùng lớn cho nền kinh tế quốc gia khi giúp tiết kiệm được ngân sách từ giảm thiểu các chi phí không cần thiết nhưng vẫn đảm bảo tốc

độ nhanh chóng, liên tục và có tổ chức. Nhờ việc tạo thành một chuỗi liên kết các ngành công nghiệp riêng biệt trở thành một khối vận hành nên các hoạt động nhờ đó mà có sự mất thiết, tác động qua lại với nhau nên có tính ổn định, lâu dài phù hợp với mục tiêu phát triển quốc gia. Đồng thời, nhờ có Logistics mà tiềm lực, khả năng cạnh tranh của nền kinh tế, quốc gia được cải thiện và nâng tầm nhất là xu hướng toàn cầu hóa đang là xu hướng hàng đầu của thời đại mới như hiện nay. Logistics chính là chìa khóa, công cụ hữu ích mà nếu khai thác đúng mức có thể nâng cao toàn diện tiềm lực, chiến lược phát triển của quốc gia.

Đối với doanh nghiệp, logistics đã đóng góp làm nâng cao hiệu quả quản lý, hạn chế chi các chi phí không đáng có phát sinh trong quá trình sản xuất, tăng khả năng cạnh tranh cho doanh nghiệp. Logistics cho phép các chủ doanh nghiệp, các nhà quản lý nắm rõ, quản lý, kiểm soát và hỗ trợ ra quyết định tối ưu, chính xác đối với các vấn đề về nguồn cung ứng, số lượng, thời điểm bổ sung, phương tiện – quá trình vận chuyển, địa điểm,... ngăn chặn các rủi ro, tinh giản quá trình sản xuất, nâng cao hiệu xuất sản xuất kinh doanh. Đồng thời, dịch vụ logistics góp phần vào việc ổn định giá để giá cả khi tới nơi tiêu thụ không quá cao so với giá sản xuất vì chi phí vận chuyển nhất là các mặt hàng không sẵn có phải nhập khẩu.

1.2. Pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics

1.2.1. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics

1.2.1.1. Điều kiện của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics

Căn cứ quy định tại Điều 234 LTM 2005, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics là doanh nghiệp có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật. Tuy nhiên, nếu chỉ định nghĩa như vậy sẽ rất khó để áp dụng vào thực tiễn, cho nên tại khoản 1, 2 Điều 4 Nghị định 163/2017/NĐ-CP đã hướng dẫn cụ thể đối với điều kiện kinh doanh dịch logistics cụ thể là:

Thứ nhất, thương nhân kinh doanh các dịch vụ cụ thể thuộc dịch vụ logistics phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó;

Thứ hai, thương nhân tiến hành một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác, ngoài việc phải đáp ứng theo quy định của pháp luật đối với các dịch vụ cụ thể quy định theo pháp luật còn phải tuân thủ các quy định về thương mại điện tử.

Theo đó, khi so sánh quy định tại văn bản luật cũ với văn bản luật mới, các thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không bị gò bó bởi điều kiện về trang thiết

bị, phương tiện và công cụ thì mới được phép kinh doanh. Điều này đã làm giảm thiểu gánh nặng về vốn cho các thương nhân, doanh nghiệp muốn bắt đầu kinh doanh dịch vụ này và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp, thương nhân khác có cơ hội để tiếp cận đối với ngành nghề này. Song, đối với một số loại dịch vụ vẫn đòi hỏi điều kiện trên vì vấn đề an toàn cũng như đảm bảo quy trình hoạt động sẽ được diễn ra một cách hiệu quả.

1.2.1.2. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics của thương nhân nước ngoài

Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics của thương nhân nước ngoài so với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thông thường có thêm một số điều kiện khác cần phải có nếu muốn thực hiện kinh doanh dịch vụ ngành nghề này. Căn cứ quy định pháp luật (khoản 3 Điều 4 Nghị định 163/2017/NĐ-CP) thì bên cạnh các điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics của thương nhân thông thường thì thương nhân nước ngoài thuộc nước, vùng lãnh thổ là thành viên Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) được cung cấp dịch vụ logistics theo các điều kiện sau:

- Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển (trừ vận tải nội địa):

- + Được thành lập các công ty vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%. Tổng số thuyền viên nước ngoài làm việc trên các tàu treo cờ quốc tịch Việt Nam (hoặc được đăng ký ở Việt Nam) thuộc sở hữu của các công ty này tại Việt Nam không quá 1/3 định biên của tàu. Thuyền trưởng hoặc thuyền phó thứ nhất phải là công dân Việt Nam;

- + Công ty vận tải biển nước ngoài được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp;

- Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển (có thể dành riêng một số khu vực để cung cấp các dịch vụ hoặc áp dụng thủ tục cấp phép tại các khu vực này), được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh;

- Trường hợp kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%;

- Trường hợp kinh doanh dịch vụ thông quan thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh

ng nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước. Nhà đầu tư nước ngoài được phép thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam dưới hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh;

- Trường hợp kinh doanh các dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước;

- Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt, được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%;

- Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ, được thực hiện thông qua hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc được thành lập doanh nghiệp hoặc góp vốn, mua cổ phần, phần vốn góp trong doanh nghiệp, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%. 100% lái xe của doanh nghiệp phải là công dân Việt Nam;

- Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không;

- Trường hợp kinh doanh dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật:

- + Đối với những dịch vụ được cung cấp để thực hiện thẩm quyền của Chính phủ được thực hiện dưới hình thức doanh nghiệp trong đó có vốn góp của nhà đầu tư trong nước sau ba năm hoặc dưới hình thức doanh nghiệp trong đó không hạn chế vốn góp nhà đầu tư nước ngoài sau năm năm, kể từ khi nhà cung cấp dịch vụ tư nhân được phép kinh doanh các dịch vụ đó;

- + Không được kinh doanh dịch vụ kiểm định và cấp giấy chứng nhận cho các phương tiện vận tải;

- + Việc thực hiện dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật bị hạn chế hoạt động tại các khu vực địa lý được cơ quan có thẩm quyền xác định vì lý do an ninh quốc phòng.

Qua các quy định trên, ta có thể thấy được sự nỗ lực của Việt Nam trong việc hài hòa hóa pháp luật trong nước và các văn bản quốc tế đã cam kết tham gia. Điều này còn khẳng định được sự nghiêm túc, cố gắng của Việt Nam luôn luôn chấp hành, tuân thủ pháp luật quốc tế. Hơn thế nữa, pháp luật Việt Nam còn đề đó một điều khoản mở để thu hút hơn các thương nhân, doanh nghiệp nước ngoài tới Việt Nam để phát triển, cụ thể: *“Trường hợp nhà đầu tư nước ngoài thuộc đối tượng áp dụng của các điều ước quốc tế có quy định khác nhau về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, nhà đầu tư*

được lựa chọn áp dụng điều kiện đầu tư quy định tại một trong các điều ước đó” (căn cứ tại khoản 4 Điều 4 Nghị định 163/2017/NĐ-CP).

1.2.2. Hợp đồng dịch vụ logistics

1.2.2.1. Nội dung Hợp đồng dịch vụ logistics

Pháp luật về thương mại (LTM 2005) không có các điều khoản nào quy định cụ thể đối với nội dung chính của hợp đồng dịch vụ logistics. Tuy nhiên, căn cứ vào quy định về hợp đồng tại Bộ luật Dân sự (BLDS) (Điều 398 BLDS 2015) thì hợp đồng dịch vụ logistics có các nội dung chính như sau, cụ thể:

- Nội dung công việc khách hàng ủy thác cho bên kinh doanh dịch vụ logistics thực hiện và các yêu cầu đối với dịch vụ, hàng hóa đặc thù khác;
- Thù lao, các chi phí liên quan đến quá trình thực hiện dịch vụ logistics, nghĩa vụ thanh toán và các chi phí khác (nếu có);
- Thời gian và địa điểm thực hiện dịch vụ;
- Giới hạn trách nhiệm, các trường hợp miễn trách nhiệm đối với bên kinh doanh dịch vụ logistics.

Bên cạnh đó, hợp đồng dịch vụ logistics có thể thỏa thuận thêm các nội dung khác phụ thuộc vào từng trường hợp, hoàn cảnh cụ thể.

1.2.2.2. Quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia Hợp đồng dịch vụ logistics

**Quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics*

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định pháp luật (Điều 235, Điều 239 LTM 2005) có các quyền và nghĩa vụ sau (trừ trường hợp có thỏa thuận khác), cụ thể:

- Các quyền của thương nhân:
 - + Được hưởng thù lao dịch vụ và các chi phí hợp lý khác;
 - + Quyền cầm giữ một số lượng hàng hóa nhất định và các chứng từ liên quan đến số lượng hàng hóa đó để đòi tiền nợ đã đến hạn của khách hàng nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho khách hàng.

Nếu đáp ứng được đầy đủ các điều kiện gồm: khách hàng không thanh toán số nợ đến hạn như khoản thù lao dịch vụ và chi phí hợp lý khác; chỉ được cầm giữ số lượng hàng hóa có giá trị tương đương với giá trị nợ mà khách hàng chưa thanh toán; người làm dịch vụ phải thông báo bằng văn bản ngay cho khách hàng về việc cầm giữ hàng hóa thì người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa có quyền cầm giữ số hàng hóa để đòi tiền nợ đã đến hạn của khách hàng.

Sau thời hạn bốn mươi lăm ngày kể từ ngày thông báo cầm giữ hàng hóa hoặc chứng từ liên quan đến hàng hóa, nếu khách hàng không trả tiền nợ thì thương nhân

kinh doanh dịch vụ logistics có quyền định đoạt hàng hoá hoặc chứng từ đó theo quy định của pháp luật; trong trường hợp hàng hoá có dấu hiệu bị hư hỏng thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có quyền định đoạt hàng hoá ngay khi có bất kỳ khoản nợ đến hạn nào của khách hàng. Trước khi định đoạt hàng hoá, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics phải thông báo ngay cho khách hàng biết về việc định đoạt hàng hoá đó. Mọi chi phí cầm giữ, định đoạt hàng hoá do khách hàng chịu.

- Các nghĩa vụ của thương nhân:

+ Nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng;

+ Trường hợp có thể dẫn đến việc không thực hiện được một phần hoặc toàn bộ những chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo ngay cho khách hàng để xin chỉ dẫn;

+ Trường hợp không có thoả thuận về thời hạn cụ thể thực hiện nghĩa vụ với khách hàng thì phải thực hiện các nghĩa vụ của mình trong thời hạn hợp lý;

+ Khi thực hiện việc vận chuyển hàng hóa, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics phải tuân thủ các quy định của pháp luật và tập quán vận tải.

**Quyền và nghĩa vụ của khách hàng*

Theo quy định pháp luật hiện hành (Điều 236 LTM 2005), khách hàng có các quyền và nghĩa vụ như sau khi tham gia vào hợp đồng dịch vụ logistics (nếu không có thoả thuận khác), cụ thể:

- Quyền của khách hàng:

+ Được hướng dẫn, kiểm tra, giám sát việc thực hiện hợp đồng;

+ Yêu cầu bồi thường thiệt hại nếu bên kinh doanh dịch vụ logistics vi phạm hợp đồng.

- Nghĩa vụ của khách hàng:

+ Cung cấp đầy đủ chỉ dẫn cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics;

+ Thông tin chi tiết, đầy đủ, chính xác và kịp thời về hàng hoá cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics;

+ Đóng gói, ghi ký mã hiệu hàng hoá theo hợp đồng mua bán hàng hoá (trừ trường hợp có thoả thuận để thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics đảm nhận công việc này);

+ Bồi thường thiệt hại, trả các chi phí hợp lý phát sinh cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics nếu người đó đã thực hiện đúng chỉ dẫn của mình hoặc trong trường hợp do lỗi của mình gây ra;

+ Thanh toán cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics mọi khoản tiền đã đến hạn thanh toán.

1.2.3. Giới hạn trách nhiệm và các trường hợp miễn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics

1.2.3.1. Các trường hợp miễn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics

Pháp luật về thương mại có quy định cụ thể về các trường hợp được miễn trách nhiệm được quy định tại Điều 294 LTM 2005 gồm:

- Xảy ra trường hợp miễn trách nhiệm mà các bên đã thoả thuận;
- Xảy ra sự kiện bất khả kháng;
- Hành vi vi phạm của một bên hoàn toàn do lỗi của bên kia;
- Hành vi vi phạm của một bên do thực hiện quyết định của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền mà các bên không thể biết được vào thời điểm giao kết hợp đồng.

Bên cạnh các trường hợp cơ bản như trên, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics ngoài những trường hợp miễn trách nhiệm ở trên thì không phải chịu trách nhiệm về những tổn thất đối với hàng hóa phát sinh trong các trường hợp, cụ thể:

- Tổn thất là do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ quyền;
- Tổn thất phát sinh do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics làm đúng theo những chỉ dẫn của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ quyền;
- Tổn thất là do khuyết tật của hàng hoá;
- Tổn thất phát sinh trong những trường hợp miễn trách nhiệm theo quy định của pháp luật và tập quán vận tải nếu thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức vận tải;
- Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không nhận được thông báo về khiếu nại trong thời hạn mười bốn ngày, kể từ ngày thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics giao hàng cho người nhận;
- Sau khi bị khiếu nại, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không nhận được thông báo về việc bị kiện tại Trọng tài hoặc Toà án trong thời hạn chín tháng, kể từ ngày giao hàng.

1.2.3.2. Giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định được giới hạn phạm vi phải chịu trách nhiệm do tính chất rủi ro cao của ngành nghề đặc biệt này. Theo đó, tại Điều 238 LTM 2005, trừ trường hợp có thoả thuận khác, toàn bộ trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không vượt quá giới hạn trách nhiệm đối với tổn thất toàn bộ hàng hoá. Tuy nhiên, nếu người có quyền và lợi ích liên quan chứng minh được sự mất mát, hư hỏng hoặc giao trả hàng chậm là do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics cố ý hành động hoặc không hành động để gây ra mất mát, hư hỏng, chậm trễ hoặc đã hành động hoặc không hành động một cách mạo hiểm và biết rằng sự mất

mát, hư hỏng, chậm trễ đó chắc chắn xảy ra thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không được hưởng quyền giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Ngoài ra, giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ này còn được quy định bao gồm các trường hợp như sau (Điều 5 Nghị định 163/2017/NĐ-CP):

- Trường hợp pháp luật liên quan có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan;

- Trường hợp pháp luật liên quan không quy định giới hạn trách nhiệm thì giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics do các bên thoả thuận.

Trường hợp các bên không có thoả thuận thì thực hiện như sau:

- + Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về trị giá của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường;

- + Trường hợp khách hàng đã thông báo trước về trị giá của hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá trị giá của hàng hóa đó;

- Trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất.

TIỂU KẾT CHƯƠNG I

Tại chương 1, em đã nghiên cứu định nghĩa logistics dưới các cách tiếp cận và dưới các góc nhìn khác nhau. Trong đó, em đi sâu tìm hiểu về dịch vụ logistics dưới góc độ pháp lý được quy định trong LTM 2005. Trên cơ sở đó, em nghiên cứu pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics bao gồm: Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics (điều kiện được quy định đối với thương nhân Việt Nam và đối với thương nhân nước ngoài); Hợp đồng dịch vụ logistics; Các trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics được miễn trách nhiệm và điều kiện để được giới hạn trách nhiệm.

CHƯƠNG II. THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT

VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM

2.1. Khái quát tình hình kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam

Khi thời đại công nghệ 4.0 bùng nổ và xu thế toàn cầu cũng vì thế mà được đà phát triển vượt bậc nhờ có sức mạnh của khoa học kỹ thuật, cơ sở hạ tầng mới đã trở thành nền móng cho sự phát triển này. Sự tác động của thời đại mới tác động không chỉ riêng một ngành nào mà bất kỳ ngành nào cũng đều chịu sự tác động của nó, điều này đồng nghĩa với cơ hội và thách thức. Bên cạnh những thách thức thì quốc gia nào nếu nắm bắt được cơ hội thì đều có cơ hội chuyển mình, phát triển kinh tế, vị thế trên trường quốc tế. Ngành logistics chịu sự tác động của xu thế mới thì cũng có những lợi thế của mình.

Dịch vụ logistics trong thời đại mới phát triển nhanh chóng hơn khi mà sự ứng dụng của công nghệ thông tin, thương mại điện tử ngày càng nhiều cùng với sự hiện đại hóa của trình độ công nghệ, phương tiện phục vụ cho việc tương tác giữa cá nhân đến cộng đồng và ngược lại.

Ngày nay, thật dễ dàng và nhanh chóng để thực hiện giao dịch đặt – bán hàng giữa người mua – người bán khi chỉ cần một chiếc điện thoại di động có kết nối Internet thì không giới hạn vị trí địa lý có thể xem, đánh giá và mua được những loại hàng hóa theo nhu cầu của mình ngay cả khi người bán ở bán cầu bên kia so với vị trí của mình. Hơn thế nữa, sự xuất hiện của các nền tảng mua bán hàng trực tuyến khiến việc mua và bán ngày càng trở nên dễ dàng hơn, đồng thời còn có nhiều hấp dẫn, ưu đãi về giá cả để kích cầu người tiêu dùng.

Như trình bày ở trên, các nền tảng mua bán trực tuyến dần dần đã tự hình thành mô hình vận chuyển trực tiếp của mình mà không cần thông qua bất kỳ bên nào khác thực hiện công việc này. Vì thế, việc vận chuyển hàng hóa từ người bán đến người mua lại càng được đảm bảo khi chỉ có duy nhất một bên thực hiện tất cả các khâu từ trong quy trình vận chuyển hàng hóa. Điều này càng chắc chắn hơn khi có các công ty đa quốc gia với tiềm lực lớn mạnh cùng mạng lưới chi nhánh trên khắp thế giới khiến quy trình này trở thành “quy trình khép kín” nhất có thể. Tuy nhiên, không thể đánh giá thấp được các công ty cung cấp các dịch vụ vận chuyển đặc biệt là các công ty đa quốc gia với các gói dịch vụ cực kỳ chuyên nghiệp và hoàn toàn có thể nói chất lượng của những công ty này nằm ở vị thế hoàn toàn khác so với mô hình vận chuyển của các trang thương mại điện tử.

Bên cạnh đó, đối với các công ty có quy mô nhỏ hơn ví dụ chỉ hoạt động ở một miền, khu vực hay chỉ trong lãnh thổ của quốc gia thì đang dần phát triển theo xu

hướng hợp tác trong công tác vận chuyển với chi phí thấp nhưng chất lượng dịch vụ vẫn rất tốt. Tức là sẽ có nhiều công ty tham gia vào công việc vận chuyển hàng hóa và công việc của mỗi bên sẽ bắt đầu khi hàng hóa được giao tới điểm tập kết.

Logistics ở Việt Nam so với thế giới đã là một ngày có lịch sử lâu dài thì vẫn còn là một ngành mới. Logistics không đơn thuần là dịch vụ hậu cần từ thuở sơ khai trong thời kỳ chiến tranh mà giờ đây đã là một bộ phận không thể thiếu, là mắt xích quan trọng. Ngành logistics vừa là cầu nối, công cụ hỗ trợ, vừa là nghệ thuật quản lý chuỗi cung ứng hiệu quả và năng suất. Việt Nam với cơ chế mở cửa thị trường đã mở rộng cánh cửa, tạo cơ hội cho doanh nghiệp trong nước có cơ hội vươn ra ngoài “biển lớn” thế giới cũng nhằm thu hút các doanh nghiệp nước ngoài tới kinh doanh.

Thông qua sự giao thoa của nhiều nền kinh tế, doanh nghiệp Việt Nam có thể học hỏi được nhiều hơn, mở mang tầm nhìn, kiến thức, kinh nghiệm để nhanh chóng hoàn thiện mình hơn. Đồng thời, việc có nhiều công ty nước ngoài tới Việt Nam hơn để kinh doanh dịch vụ logistics giúp giảm thiểu nhiều chi phí trong vận chuyển, cung ứng hàng hóa tới các nơi trên thế giới nhờ cơ sở hạ tầng, tiềm lực của các công ty đa quốc gia. Đứng trước những “ông lớn” trong ngành, các doanh nghiệp Việt Nam phải thay đổi, chuyển mình thì mới có thể đứng vững được trong ngành nên sẽ thúc đẩy sự cạnh tranh giữa các công ty nhiều hơn nữa.

Năm	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
Xếp hạng	53	53	53	48	64	39	43
Điểm LPI	2,89	2,96	3,00	3,15	2,98	3,27	3,30

Bảng 1.1. Xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm
(Nguồn: Ngân hàng Thế giới – World Bank)

Theo bảng xếp hạng LPI (Logistics Performance Index – LPI) năm 2023, Việt Nam vẫn trên đà phát triển khi điểm đã tăng từ 3,27 (2018) lên 3,30 (2023) (trên thang điểm 5) tức tăng thêm được 0,03 điểm trong khoảng thời gian 05 năm. Xét về tổng thể, Việt Nam giảm 04 bậc trên bảng xếp hạng LPI 2023 tại vị trí thứ 43/139 nền kinh tế được xếp hạng. Xét về nhóm điểm, Việt Nam ở nhóm điểm thứ 11 (có chỉ số LPI là 3,3) cùng 07 quốc gia khác là Croatia; Czechia, Malta, Oman, Philippines, Slovak Republic và Slovenia. Tại khu vực Đông Nam Á, Việt Nam tiếp tục xếp sau Singapore (đầu bảng), Malaysia (xếp thứ 26 và Thái Lan (xếp thứ 34), đồng hạng với Philippines. Đáng giá một cách khách quan, Việt Nam tuy thứ hạng có sự giảm so với năm 2018 và

không có sự đột phá liên 25 thứ hạng (từ hạng 64 lên hạng 39 giai đoạn 2016 đến 2018), song các chỉ số thành phần để đánh giá điểm LPI thì Việt Nam vẫn tăng, đặc biệt là ở mục về hạ tầng, hải quan và gửi hàng quốc tế. Tuy nhiên, các hạng mục về năng lực và chất lượng dịch vụ logistics, tính đúng giờ và khả năng theo dõi hàng hóa ghi nhận lại ghi nhận có sự giảm so với thời gian trước. Để có được kết quả như vậy, Việt Nam đã hết sức cố gắng, nỗ lực để khắc phục, duy trì và phát triển sau đại dịch toàn cầu và các cuộc xung đột tại Nga – Ukraine và là thành tích đáng ghi nhận.

Đứng trước sự thay đổi nhanh chóng của thế giới, Việt Nam cần đánh giá lại tổng thể những thuận lợi và khó khăn của mình đang có ngay tại thời điểm này. Có thể thấy Việt Nam đang có những thuận lợi như sau:

- Vị trí địa lý thuận lợi

Từ lịch sử đã có từ trước, khi Việt Nam còn đang chịu sự đô hộ của thực dân Pháp thì Việt Nam đã được chú trọng và nhận định là trung tâm của khu vực khi được đặt nhiều cơ quan quan trọng của nền kinh tế. Bên cạnh đó, với đường bờ biển dài 3260 km trải dọc từ bắc vào nam theo hướng vòng cung đã khiến Việt Nam hoàn toàn phù hợp để phát triển quân sự về đường thủy, hàng không. Đồng thời, với hình dạng quốc gia như vậy cũng là điều kiện thuận lợi để phát triển giao thương đường thủy, đường hàng không với các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á và thế giới. Phía Đông Việt Nam giáp biển thì phía Tây Việt Nam giáp với hai quốc gia là Lào, Campuchia vốn là ba quốc gia ở gần lưu vực sông Mê Kông cực kỳ thuận lợi giao thương không chỉ ở đường bộ mà còn ở đường thủy.

Vào năm 2009, Chính phủ Việt Nam đã ký kết Hiệp định Vận tải thủy (có hiệu lực từ tháng 01/2011) với Campuchia. Hiệp định được ký kết nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động giao thông quá cảnh và chạy qua biên giới trên các tuyến đường thủy theo quy định giữa hai quốc gia. Theo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, nhờ có Hiệp định này mà hai nước đã thực hiện thủ tục cho gần 80.000 lượt phương tiện, hơn 400.000 lượt thuyền viên, khoảng 20 triệu tấn hàng hóa và 1,3 triệu lượt hành khách thông qua.

Năm 2021, số hàng hóa vận chuyển đạt gần 350.000 TEUs và hơn 800.000 tấn hàng lỏng, hàng rời. Năm 2022 đạt 417.696 TEUs và gần 1 triệu tấn hàng lỏng, hàng rời; 7.594 lượt phương tiện quá cảnh, xuất nhập cảnh; 35.766 lượt thuyền viên và 59.406 lượt hành khách. Riêng hai tháng đầu năm 2023, lượng hàng hóa vận chuyển qua tuyến này đạt trên 150.000 tấn. Lũy kế hai năm 2021 – 2022 đạt xấp xỉ 20 triệu tấn hàng hóa. Cục Đường thủy nội địa cũng đã cấp 543 giấy phép vận tải thủy qua biên giới Việt Nam và Campuchia cho 49 doanh nghiệp, 13 cá nhân có phương tiện vận tải thủy qua biên giới vào năm 2022. Trong quý đầu năm 2023, số giấy phép được cấp thêm là 272 giấy phép vận tải qua biên giới, trong đó có 79 giấy phép được cấp cho

phương tiện vận chuyển hàng hóa đặc biệt, 193 giấy phép cho phương tiện chở hàng khô. Đặc biệt, trong giai đoạn từ 2021 đến 2022, riêng hàng container đạt mức tăng trưởng trung bình 20% và có xu hướng ngày càng tăng.

Ngày nay, sau khi trải qua hai cuộc chiến tranh lớn của dân tộc, đất nước đã hòa bình, độc lập đã được dựng lại thì việc cần làm là phát triển tối đa tiềm lực kinh tế. Song, cũng không thể đánh giá thấp tiềm lực quân sự của Việt Nam về vị trí địa lý nhưng đây cũng là những điểm mạnh để Việt Nam phát triển ngành dịch vụ logistics.

- Tiềm năng thị trường năng động, thân thiện

Việt Nam được đánh giá là một trong những quốc gia, thị trường đầy tiềm năng trong thời đại mới. Với xu hướng thiết lập quan hệ ngoại giao theo chính sách mở cửa, thân thiện với các quốc gia từ rất sớm đến nay đã thiết lập quan hệ với 193/200 quococ gia trên toàn thế giới và thiết lập quan hệ thương mại với hầu hết thị trường các nước và vùng lãnh thổ, thiết lập quan hệ ổn định, lâu dài với hơn 30 đối tác chiến lược và toàn diện: quan hệ Đối tác chiến lược toàn diện với 07 quốc gia: Trung Quốc (2008), Nga (2012), Ấn Độ (2016), Hàn Quốc (2022), Hoa Kỳ, Nhật Bản (2023), Úc (2024); quan hệ Đối tác chiến lược với 11 quốc gia: Tây Ban Nha (2009); Vương quốc Liên hiệp Anh và Bắc Ireland (2010), Đức (2011, Ý, Pháp, Indonesia, Thái Lan, Singapore (2013), Malaysia, Philippines (2015), New Zealand (2020); quan hệ Đối tác toàn diện với 13 quốc gia: Nam Phi (2004), Venezuela, Chile, Brazil (2007), Argentina (2010), Ukraina (2011), Đan Mạch (2013), Myanmar, Canada (2017), Hungary (2018), Brunei, Hà Lan (2019).

Bên cạnh đó, Việt Nam đang dần khắc phục các vấn đề về thủ tục hành chính theo hướng đơn giản hóa, cùng với chính sách mở cửa có nhiều ưu đãi, hỗ trợ để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài tham gia vào để phát triển kinh tế. Trong những năm tới, Việt Nam tiếp tục mở rộng, tăng cường và phát triển thị trường tới thêm các quốc gia và vùng lãnh thổ khác với định hướng ngoại giao thân thiện, hỗ trợ, đồng hành cùng nhau phát triển.

- Sự phát triển của công nghệ thông tin

Những năm vừa qua, Việt Nam đẩy mạnh đầu tư và phát triển công nghệ thông tin để phục vụ nền kinh tế trong thời đại số hóa. Công nghệ thông tin chính là chìa khóa và cũng là điều kiện quan trọng để ngành dịch vụ logistics có thể phát triển, đặc biệt là khi thế giới đã bước vào thời đại mới của công nghệ. Nền kinh tế có trình độ công nghệ thông tin phát triển sẽ khiến mọi hoạt động công tác quản lý, giám sát, điều phối đều được tối ưu hóa, tiết kiệm thời gian, công sức, giảm thiểu chi phí không đáng có nên đây là “xương sống” của ngành dịch vụ logistics.

Chính phủ đã ban hành nhiều văn bản chỉ thị, các chiến lược, phương hướng phát triển, đổi mới sáng tạo khoa học, công nghệ và thông tin. Bên cạnh đó, tích cực tổ

chức các đề án, dự án để học hỏi, trao đổi và giao lưu kinh nghiệm, công nghệ trong và ngoài nước, chuyển giao công nghệ. Từ đó, giúp Việt Nam rút ngắn khoảng cách trình độ công nghệ, tiết kiệm chi phí trong công cuộc phát triển công nghệ.

2.2. Những thành tựu trong việc áp dụng pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam

Từ khi khái niệm logistics xuất hiện tại Việt Nam và được quy định tại LTM 2005 thì chính phủ đã ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật để điều chỉnh các vấn đề, quan hệ liên quan đến ngành dịch vụ này. Trong đó, có các văn bản gần đây nhất thể hiện tầm nhìn chiến lược của Nhà nước mục tiêu đến năm 2025 là Quyết định 200/QĐ-TTg (Quyết định 200). Sau khi Quyết định 200 được triển khai, ngành logistics và các hoạt động của ngành logistics của các doanh nghiệp ở nước ta đã có nhiều thay đổi rõ rệt. Nhờ có những chủ trương, chính sách kịp thời của Đảng, Nhà nước và sử dụng có hiệu lực, hiệu quả các công cụ quản lý đối với hoạt động logistics Việt Nam đã đạt được một số thành tựu sau, cụ thể:

- Năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ logistics được nâng cao

Trong thời gian qua, năng lực doanh nghiệp và chất lượng dịch vụ logistics thực sự đã được cải thiện rất nhiều. Điều này được thể hiện qua việc số lượng doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics là hơn 30.000, chiếm 89% là doanh nghiệp trong nước, 10% là doanh nghiệp liên doanh và 1% là doanh nghiệp có 100% vốn nước ngoài cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia (Theo Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam - VLA). Thêm vào đó, số doanh nghiệp đăng ký thành lập mới trong chín tháng đầu năm 2022 là 5.500 doanh nghiệp, tăng 30,4% về số lượng, tăng 85% về vốn đăng ký và 24,6% về số lao động so với cùng kỳ năm 2021. Trong 09 tháng đầu năm 2023, có 5.622 doanh nghiệp vận tải, kho bãi được thành lập mới, chiếm tỷ lệ khiêm tốn với 4,83% trong tổng số doanh nghiệp thành lập mới của toàn quốc. So với cùng kỳ năm trước, số lượng doanh nghiệp thành lập mới ngành vận tải kho bãi chỉ đạt 102,2%, thấp hơn số liệu chung của toàn bộ nền kinh tế (103,1%). Đặc biệt, các doanh nghiệp thành lập mới trong 9 tháng đầu năm 2023 chỉ đạt 54,2% quy mô về vốn so với cùng kỳ năm 2022 (Theo Tổng cục Thống kê).

Dù đây chỉ là những con số khiêm tốn về số lượng doanh nghiệp, song với số vốn tăng mạnh, quy mô lao động giảm đã chứng minh sự tích cực của xu hướng hiện đại hóa, hạn chế sự phụ thuộc vào lao động chân tay ở các doanh nghiệp logistics. Đồng thời, Việt Nam đã có 63 doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trong nước đã được Cơ quan quản lý hoạt động hàng hải của Hoa Kỳ (FMC) cấp phép cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đi và đến Hoa Kỳ.

Trong năm 2023, cơ quan quản lý Nhà nước, các Hiệp hội và các doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tích cực triển khai và có nhiều hoạt động nhằm từng bước cải thiện năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam. Về thể chế, chính sách liên quan đến dịch vụ logistics, các vấn đề về thủ tục đăng kiểm, thủ tục kiểm tra hàng quá cảnh theo quy định mới đã nhận được sự quan tâm của cộng đồng doanh nghiệp dịch vụ logistics và cơ quan quản lý Nhà nước. Nhiều hội thảo, buổi đào tạo và đối thoại chính sách đã được tổ chức trong năm 2023 tập trung vào các vấn đề này đã phần nào tháo gỡ các khó khăn cho doanh nghiệp dịch vụ logistics.

- Hạ tầng cơ sở logistics ngày càng được cải thiện

Hiện nay, kết cấu hạ tầng giao thông cùng như hệ thống hạ tầng logistics đang được chú trọng đầu tư phát triển theo hướng hiện đại hóa, khai thác hiệu quả. Việc tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông có trọng tâm, trọng điểm đã góp phần tái cơ cấu hợp lý lĩnh vực vận tải, bảo đảm kết nối hài hòa và phát huy thế mạnh của từng phương thức vận tải, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Nhiều tuyến đường cao tốc đã được xây dựng, nâng cấp tập trung vào tính kết nối. Cùng với đó, các hệ thống cầu bắc qua các sông lớn nhỏ cũng được cải tạo, xây mới đến nay đã được đưa vào khai thác. Điển hình như Vùng Đồng bằng Sông Hồng là một trong những vùng có mức độ phát triển kết cấu hạ tầng thuộc nhóm đầu của cả nước, còn có 09 tuyến cao tốc đã được đưa vào khai thác với tổng chiều dài là 580 km; 25 tuyến quốc lộ dài 2.133 km; có 03 cảng hàng không quốc tế là Vân Đồn, Nội Bài, Cát Bi; 04 cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh, Nam Định, Ninh Bình; 06 tuyến đường sắt quốc gia; 37 tuyến đường thủy nội địa;...

Trong năm 2023 đã nâng cấp được về cơ sở hạ tầng như sau:

- Đường bộ: hoàn thành đưa vào khai thác nhiều đoạn tuyến cao tốc Bắc – Nam trong năm 2023 như: đưa vào khai thác 4 dự án thành phần (cao tốc Mai Sơn - Quốc lộ 45, Nha Trang - Cam Lâm, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây) thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 với chiều dài 312km;

- Đường sắt: đưa thêm một số ga vào khai thác liên vận quốc tế như ga Kép (Bắc Giang); ga Sóng Thần (Bình Dương), nghiên cứu ga liên vận quốc tế Cao Xá (Hải Dương) phục vụ kết nối với Trung Quốc,...

- Đường thủy nội địa: hoàn thành và đưa vào khai thác cụm công trình kênh nối sông Đáy với sông Ninh Cơ thuộc Dự án Phát triển giao thông vận tải khu vực Đồng bằng Bắc Bộ, nằm trên địa bàn huyện Nghĩa Hưng, tỉnh Nam Định, góp phần giảm chi phí vận tải, logistics trên hành lang vận tải thủy số 2;

- Đường biển: đã tiến hành đầu tư cảng Liên Chiểu, nạo vét nhiều luồng hàng hải quan trọng như: dự án luồng kênh Cái Tráp, luồng Rạch Giá, Hải Phòng (đoạn Lạch

Huyện), luồng Hải Thịnh, Cửa Lò, luồng Đà Nẵng, Sa Kỳ, luồng Soài Rạp, Sài Gòn - Vũng Tàu, luồng hàng hải cho tàu biển trọng tải lớn sông Hậu;

- Đường hàng không: triển khai xây dựng sân bay Long Thành và nâng cấp cải tạo nhiều sân bay khác như: Côn Đảo, Điện Biên,... đã góp phần thúc đẩy phát triển hạ tầng giao thông tăng trưởng so với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới, đóng góp vào thành tích về xếp hạng năng lực và chất lượng cơ sở hạ tầng quốc gia.

Đến nay, hệ thống hạ tầng logistics gồm các trung tâm logistics, trung tâm phân phối, cảng cạn, kho ngoại quan cũng có sự tăng về số lượng và được ứng dụng kỹ thuật công nghệ mới vào quy trình quản lý. Hơn thế nữa, một số trung tâm logistics đã áp dụng được hệ thống tự động hóa gần như 100% giúp tăng đáng kể tốc độ, sự chính xác trong công việc.

Kết cấu hạ tầng giao thông có bước tăng trưởng cả về số lượng và chất lượng, nhiều công trình giao thông quy mô lớn, hiện đại đã được đưa vào khai thác góp phần quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, tăng sức cạnh tranh của nền kinh tế và hội nhập kinh tế quốc tế. Kết cấu hạ tầng giao thông phát triển kéo theo hạ tầng phục vụ logistics cũng được thúc đẩy, đặc biệt là dịch vụ vận tải, kho bãi ngày càng đồng bộ, hiện đại hơn, tính kết nối giữa các phương thức vận tải ngày càng được cải thiện góp phần giảm chi phí logistics, giảm chi phí vận tải. Nhìn chung, hạ tầng logistics ngày càng được cải thiện, đáp ứng cho hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu.

- Hệ thống pháp lý về logistics đang được hoàn thiện

Các quy định điều chỉnh dịch vụ Logistics đã và đang được hoàn thiện với hệ thống pháp luật điều chỉnh dần dần đầy đủ hơn. Cụ thể, Luật thương mại 2005, Bộ Luật Hàng hải 2015 sửa đổi Bộ Luật Hàng hải 1990, các Luật Dân sự 2015 và Luật đầu tư 2014 ra đời phù hợp dần với luật quốc tế. Đồng thời với Bộ luật Hàng hải, các luật về hàng không, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, Luật Hải quan, Luật Các tổ chức tín dụng, Luật Bảo hiểm... cũng ra đời. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics được quy định tại Nghị định số 140/2007/NĐCP ngày 5/9/2007 quy định chi tiết Luật thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

Thủ tướng Chính phủ trong năm 2017 đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg (Quyết định 200) ngày 14/02/2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam. Đến nay, Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 nhằm sửa đổi, bổ sung một số nội dung của Quyết định 200 để phù hợp hơn với điều kiện kinh tế xã hội. Bên cạnh đó, Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ban hành ngày 30/12/2017 và Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 18/7/2018 về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, tăng tính liên kết, hiệu quả hệ thống cơ

sở hạ tầng logistics. Hơn nữa, Việt Nam phê chuẩn Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại (TFA) từ tháng 11/2015. Ngày 22/2/2017, TFA đã nhận được phê chuẩn cần thiết từ 2/3 trong tổng số 164 thành viên của WTO và chính thức có hiệu lực. TFA có hiệu lực hứa hẹn sẽ đẩy nhanh sự luân chuyển, thông quan và giải phóng hàng hóa; mở ra một thời kỳ mới cho cải cách, tạo thuận lợi thương mại và tạo ra một động lực quan trọng thúc đẩy hoạt động thương mại hàng hóa quốc tế, mang lại lợi ích chung cho tất cả các quốc gia thành viên. Việc triển khai đầy đủ TFA được dự báo sẽ cắt giảm trung bình 14,3% chi phí thương mại của các quốc gia thành viên, trong đó các nước đang phát triển sẽ được lợi nhiều nhất theo khảo sát năm 2015 do các nhà kinh tế của WTO thực hiện.

Việt Nam đã chủ động tham gia Hội nghị quốc tế hàng năm của Liên đoàn Giao nhận vận tải quốc tế (FIATA World Congress), một tổ chức bao gồm nhiều Hiệp hội logistics quốc gia, có tác động đến ngành dịch vụ thế giới, nhất là vấn đề đào tạo nâng cao trình độ nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành dịch vụ logistics vào năm 2017. VLA là đại diện của Việt Nam tham gia các sự kiện trong đó có sự kiện này và cũng đã tham gia các Hội nghị (tháng 5/2017 và tháng 11/2017) của Hiệp hội Giao nhận ASEAN (AFFA) gồm đại diện từ 10 Hiệp hội quốc gia thành viên để trao đổi về các giải pháp phát triển ngành trong khuôn khổ ASEAN trong đó có các vấn đề quan trọng liên quan đến cả khu vực là đào tạo nguồn nhân lực và tạo thuận lợi cho thương mại. Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI) liên tục trong các năm 2011-2016 đã tổ chức: 40 hội thảo chuyên đề về logistics; hơn 100 khóa huấn luyện nhận thức cho sinh viên các trường đại học (chủ yếu tại Thành phố Hồ Chí Minh); bảo trợ chuyên môn các cuộc thi tìm hiểu về logistics như Logistikas 1.0, Logistikas 2.0 (Đại học Ngoại thương CS2), LogEx2013, 2015 (Đại học Kinh tế Luật), I-Knowledge Globe 2015, 2016, 2017 (Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh), Logisticom 2015, 2016 (Đại học RMIT), Giải mã Logistics (Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh).

Trong giai đoạn từ năm 2022 đến 2023, các chính sách được ban hành mới liên quan đến logistics bao gồm, cụ thể:

**Cơ chế chính sách chung*

+ Nghị quyết số 96/2022/NĐ-CP ngày 29/11/2022 của Chính phủ Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công Thương, trong đó giao chức năng quản lý nhà nước về dịch vụ logistics cho Bộ Công Thương;

+ Nghị quyết 163/2022/NQ-CP ngày 16/12/2022 của Chính phủ về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam.

**Lĩnh vực đường bộ*

+ Nghị định số 70/2022/NĐ-CP ngày 27/09/2022 của Chính phủ sửa đổi các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực đường bộ;

+ Thông tư số 05/2023/TT-BGTVT ngày 17/04/2023 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi Thông tư liên quan đến lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái;

+ Thông tư số 07/2023/TT-BGTVT ngày 24/05/2023 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư về trạm thu phí, giá dịch vụ sử dụng đường bộ;

+ Quyết định số 2648/QĐ-TCĐBVN ngày 22/6/2022 của Tổng cục Đường bộ Việt Nam (Bộ Giao thông Vận tải) công bố Tiêu chuẩn cơ sở về đường ô tô cao tốc.

**Lĩnh vực hàng không*

+ Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng;

+ Quyết định số 970/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

+ Thông tư số 19/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều của các Thông tư quy định liên quan đến vận tải hàng không.

**Lĩnh vực đường thủy nội địa*

+ Thông tư số 21/2022/TT-BGTVT ngày 2/8/2022 của Bộ Giao thông Vận tải quy định về quản lý, bảo trì công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa do Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải ban hành;

+ Quyết định số 21/2022/QĐ-TTg ngày 09/11/2022 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa;

+ Quyết định số 723/QĐ-BGTVT ngày 15/06/2023 của Bộ Giao thông Vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của chi cục Đường thủy nội địa khu vực trực thuộc Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;

+ Thông tư số 10/2023/TT-BGTVT ngày 22/6/2023 của Bộ Giao thông Vận tải về Định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì đường thủy nội địa;

+ Quyết định số 21/2022/QĐ-TTg ngày 09/11/2022 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa;

+ Thông tư số 16/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về đăng kiểm phương tiện thủy nội địa.

**Lĩnh vực đường sắt*

+ Quyết định số 396/QĐ-TTg ngày 17/04/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt kế hoạch, chính sách, giải pháp và nguồn lực thực hiện quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

+ Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt;

+ Thông tư số 11/2023/TT-BGTVT ngày 28/6/2023 của Bộ Giao thông Vận tải Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 26/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện kết nối ray đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia; việc kết nối ray các tuyến đường sắt đô thị;

+ Thông tư số 04/2023/TT-BGTVT ngày 17/4/2023 của Bộ Giao thông Vận tải ban hành 03 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về linh kiện, thiết bị của phương tiện giao thông đường sắt;

+ Quyết định số 1143/QĐ-TTg ngày 03/10/2023 của Thủ tướng Chính phủ thành lập Ban Chỉ đạo xây dựng, thực hiện Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và các dự án đường sắt quan trọng quốc gia.

**Lĩnh vực hàng hải*

+ Nghị định số 69/2022/NĐ-CP ngày 23/9/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải;

+ Thông tư số 08/2022/TT-BGTVT ngày 16/06/2022 của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải;

+ Thông tư số 19/2022/TT-BGTVT ngày 26/07/2022 của Bộ Giao thông Vận tải quy định về bảo trì công trình hàng hải;

+ Nghị quyết số 132/NQ-CP ngày 07/10/2022 của Chính phủ về việc ký Hiệp định ASEAN về hợp tác tìm kiếm cứu nạn hàng hải và hàng không.

**Lĩnh vực khác*

+ Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

+ Thông tư số 33/2023/TT-BTC ngày 31/5/2023 của Bộ Tài chính quy định về

xác định xuất xứ hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

Các văn bản trên đã tạo ra hành lang pháp lý thông thoáng hơn để ngành logistics có cơ hội, thuận lợi gồm cả thương nhân, doanh nghiệp trong và ngoài nước yên tâm phát triển kinh tế.

Năm 2023, Bộ Công Thương đang triển khai Đề án xây dựng chiến lược phát triển logistics Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2045 với nhiều chương trình khảo sát, làm việc tại các địa phương trọng điểm của các vùng kinh tế như Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ. Đây là lần đầu tiên Việt Nam xây dựng chiến lược quốc gia về logistics và kỳ vọng khi Đề án hoàn thành và chiến lược được phê duyệt, Việt Nam sẽ có các giải pháp tổng thể và lộ trình hoàn chỉnh để cải thiện năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

- Tăng cường nâng cao nhận thức về dịch vụ logistics

Bên cạnh việc ban hành các văn bản quy phạm pháp luật đối với kinh doanh dịch vụ logistics nhằm hình thành khung pháp lý ổn định, việc tuyên truyền, phổ biến trong những năm vừa qua cũng hết sức được quan tâm. Theo đó, pháp luật về logistics được truyền tải trên nhiều kênh thông tin để mọi người dân có thể dễ dàng được tiếp cận như báo chí, internet, truyền hình,...

Thông qua những bài viết trên các hình thức trên đã góp phần thúc đẩy việc nghiên cứu, học hỏi của những người kinh doanh dịch vụ nói riêng, người dân nói chung có nhiều tín hiệu tích cực, cải thiện hơn so với trước đây. Đặc biệt, trong các hình thức phương tiện đó thì đã có các trang báo gồm cả truyền thống và điện tử, kênh truyền hình, trang web riêng của Chính phủ chuyên đăng tải các nội dung mới nhất, cập nhật kịp thời các vấn đề xoay quanh logistics.

Ngoài ra, việc nâng cao nhận thức cũng được thể hiện qua các hội nghị, hội thảo, hội chợ,... để các doanh nghiệp trong nước có cơ hội được lắng nghe những chia sẻ của những người đồng nghiệp trong nước và ngoài nước. Từ đó, bản thân những người thương nhân, người làm chủ doanh nghiệp biết thêm được nhiều bài học, kiến thức, quan điểm mới về ngành.

Trong khoảng vài năm trở lại đây được đánh giá là giai đoạn bùng nổ về đào tạo nhân lực logistics bậc đại học khi số trường mở ngành/chuyên ngành tăng vọt. Đến tháng 07/2023, ồ trường đại học tuyển sinh và đào tạo ngành, chuyên ngành logistics đã tăng lên 59 trường đại học với tổng quy mô tuyển sinh là khoảng 5.600 chỉ tiêu/năm. Trong số 59 trường đại học đã tuyển sinh ngành/chuyên ngành liên quan đến logistics, Ban Biên tập Báo cáo Logistics 2023 đã tiến hành khảo sát trực tiếp 40 cơ sở đào tạo để tìm hiểu về thực trạng đào tạo ngành/chuyên ngành logistics tại Việt Nam hiện nay. Đối với các trường đã có sinh viên tốt nghiệp (tuyển sinh từ năm 2019 trở về trước) cho biết, tỷ lệ sinh viên tốt nghiệp hàng năm của các trường là khoảng 85,6%.

Như vậy, tương ứng thị trường lao động ngành logistics 2023 sẽ đón nhận khoảng 2.500 - 3.000 lao động được đào tạo đúng ngành/chuyên ngành logistics.

Ngành dịch vụ Logistics của Việt Nam thực sự đã có nhiều bước tiến lớn trong suốt thời gian vừa qua. Với những thành tựu đó, Việt Nam đang dần khẳng định vị thế của mình trên trường quốc tế đối với kinh tế nói chung, kinh doanh dịch vụ logistics nói riêng. Vào những năm tới, theo sự chỉ đạo sáng suốt của Đảng và Nhà nước, Việt Nam sẽ tiếp tục phát triển hơn nữa đối với ngành logistics.

2.3. Bất cập và hạn chế trong áp dụng pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam

Việt Nam trong những năm qua đã đạt được nhiều thành tựu đối với kinh doanh dịch vụ logistics và có nhiều tín hiệu tích cực cho sự phát triển của ngành. Tuy nhiên, ngành dịch vụ logistics cũng còn đó nhiều mặt tiêu cực, bất cập và hạn chế trên chặng đường phát triển. Những mặt bất cập và hạn chế của ngành dịch vụ logistics có thể phân thành các vấn đề chính như sau, cụ thể:

- Khung pháp lý chưa hoàn thiện

Chính phủ Việt Nam hiện nay đã ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật mới để nhằm điều chỉnh, quản lý các vấn đề liên quan đến kinh doanh dịch vụ logistics. Tuy nhiên, về tổng thể thì khung pháp lý hiện nay đang chông chéo, chưa đáp ứng được nhu cầu thực tiễn của xã hội. Có thể nói, tình hình thị trường dịch vụ logistics vẫn còn đó sự cạnh tranh chưa lành mạnh, thiếu minh bạch nên các thương nhân, doanh nghiệp kinh doanh và ngành logistics chưa thể phát huy được đầy đủ khả năng, tiềm năng của mình. Quy định về logistics đã được quy định tại Luật Thương mại (LTM) 2005 (Từ Điều 233 đến Điều 240) và từ đó đến nay qua nhiều lần sửa đổi, bổ sung thì vẫn đảm bảo được tính chặt chẽ trong cơ chế quản lý logistics.

Đối với cơ chế quản lý dịch vụ logistics thì hiện nay bên cạnh LTM 2005 là văn bản chính thì còn có nhiều văn bản quy phạm pháp luật khác điều chỉnh từng hình thức vận chuyển như Luật Giao thông đường bộ, Bộ luật Hàng hải Việt Nam, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam,... Theo đó, bởi vì có quá nhiều luật điều chỉnh từng bộ phận nhỏ của dịch vụ logistics nên quá trình tìm hiểu, kiểm tra và thực thi còn gặp nhiều khó khăn khi bản thân các điều khoản còn có sự xung đột với nhau. Bởi vậy, cần có một văn bản hợp nhất mang đầy đủ các quy phạm pháp luật điều chỉnh việc kinh

doanh dịch vụ logistics. Hơn nữa, tương ứng với mỗi một loại hình vận chuyển lại có một cơ quan quản lý tương ứng, điều này rất dễ gây ra xung đột giữa các cơ quan trong việc giải quyết các vấn đề liên quan đến logistics.

Hiện nay, dịch vụ logistics phát triển trên nền tảng giao dịch điện tử, ứng dụng công nghệ thông tin. Giao dịch thông qua phương tiện điện tử dưới hình thức thông điệp dữ liệu theo quy định của pháp luật về giao dịch điện tử được coi là giao dịch bằng văn bản. Việc áp dụng phương tiện điện tử là biện pháp kỹ thuật qua máy tính, điện thoại hoặc các thiết bị khác để truyền thông tin. Các điều khoản về đối tượng, giá cả, thanh toán, địa điểm giao hàng... được gửi đến chủ thể giao dịch. Hình thức này ngày càng phổ biến theo sự phát triển của công nghệ, giảm thiểu thời gian của các bên khi tham gia giao dịch. Giao kết hợp đồng điện tử giúp các LSP Việt Nam có thể vươn ra thị trường quốc tế một cách nhanh chóng. BLDS 2015, LTM 2005, Luật Giao dịch điện tử 2005, Nghị định 52/2013/NĐ-CP ngày 16/05/2013 của Chính phủ về thương mại điện tử, Nghị định 130/2018/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành Luật Giao dịch điện tử về chữ ký số và dịch vụ chứng thực chữ ký số, Luật Công nghệ thông tin năm 2006, Luật Hải quan năm 2014, Luật Sở hữu trí tuệ 2005 và những văn bản hướng dẫn thi hành... là những cơ sở pháp lý quan trọng làm cơ sở để những giao dịch điện tử phát triển. Tuy nhiên còn một số vướng mắc như sau:

- Hợp đồng dịch vụ logistics điện tử không sử dụng lời nói, ký kết truyền thông và đóng dấu đỏ mà là thiết lập thông qua trao đổi dữ liệu. Vấn đề khó khăn ở đây là xác định điều khoản mà các bên đã ký có được đảm bảo đúng hay không? Có giá trị pháp lý không? Theo thống kê của Bộ Công Thương trên trang tin điện tử thì: *“Các vụ tranh chấp về thương mại điện tử có xu hướng gia tăng, chủ yếu là các tranh chấp liên quan đến thông tin cá nhân, hình thức giao kết hợp đồng, các hành vi lừa đảo mà phổ biến là các giao dịch hàng hóa, dịch vụ không đúng như mô tả, không đúng chất lượng hoặc hàng giả, hàng nhái”* vì hiện nay cơ chế giám sát các giao dịch điện tử, hình thức giao dịch, thông tin của các chủ thể chưa chặt chẽ;

- Pháp luật hiện hành còn thiếu quy định về khái niệm e-logistics, gây khó hiểu và khó thực hiện. Logistics cũng như thương mại điện tử đang bùng nổ và là xu hướng phát triển trong thời gian tới. Song, đến nay, do chưa nghiên cứu sâu, có nhiều người vẫn chưa hiểu đúng và phân biệt được hai khái niệm e-logistics và logistics. Ngoài ra, có một bộ phận không nhỏ người còn đồng nhất hai khái niệm này thành một. Việc

nhầm lẫn này sẽ dẫn đến đánh giá không đúng vị trí, vai trò của hai hoạt động logistics và e-logistics trong thương mại điện tử cũng như hạ thấp chức năng của chúng;

- Việc phân loại các hoạt động logistics còn nằm rải rác ở nhiều văn bản pháp luật khác nhau dẫn đến khó khăn trong công tác quản lý và áp dụng để xác định các hoạt động logistics. Dịch vụ logistics góp phần mở rộng thị trường thương mại điện tử, các nhà sản xuất muốn chiếm lĩnh thị trường và mở rộng thị trường cho sản phẩm của mình phải cần có sự hỗ trợ của logistics. Dịch vụ này có tác dụng như cầu nối trong vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường đến các thị trường mới đúng yêu cầu về thời gian và địa điểm đặt ra nên doanh nghiệp có thể khai thác và mở rộng thị trường nhanh và mạnh hơn. Do đó, ngoài việc phải bổ sung định nghĩa về e-logistics thì việc phân loại các dịch vụ logistics cũng cần có quy định thống nhất.

Bên cạnh đó, đối với các thủ tục như xuất – nhập khẩu, hải quan,... còn tương đối phức tạp và thời gian để xét duyệt quá lâu khiến công tác vận chuyển bị chậm trễ. Do số lượng hàng hóa vận chuyển mỗi ngày là vô cùng lớn khiến các hàng hóa phải lưu kho, lưu bãi lâu chỉ đơn giản vì thực hiện thủ tục để chờ xét duyệt. Do đó, không thể tránh khỏi chi phí vận chuyển hàng hóa bị đẩy lên cao, điều này gây bất lợi vô cùng lớn cho không riêng người kinh doanh dịch vụ mà còn chính khách hàng sử dụng dịch vụ. Về lâu dài hoàn toàn có thể khiến khách hàng từ chối sử dụng các sử dụng dịch vụ vận chuyển trong nước. Mặc dù về phía Chính phủ đã có nhiều chính sách để cải thiện xong đây chỉ là những giải pháp tạm thời mà chưa thực sự giải quyết được gốc rễ của vấn đề về lâu dài.

- Nguồn nhân lực chưa đáp ứng được yêu cầu về số lượng và chất lượng

Hiện nay, mặc dù ngành dịch vụ logistics có sự bùng nổ về số lượng doanh nghiệp đăng ký thành lập hoạt động nhưng vì thiếu nguồn lao động nên các công ty, doanh nghiệp đang phải đau đầu để tìm lời giải cho bài toán khó này. Sự thiếu hụt trầm trọng này gây ra tác động không hề nhỏ tới kết cấu ngành dịch vụ logistics trong nước khi phần lớn các công việc ở một hay nhiều quy trình vẫn chủ yếu dựa trên sức lao động chân tay. Thực trạng lực lượng lao động trong lĩnh vực dịch vụ này được tuyển chọn dựa trên một số ngành nghề chính như kinh tế, tài chính, GTVT, công nghệ thông tin và mới chỉ đáp ứng được 40% nhu cầu về lực lượng lao động có tay nghề cũng như chuyên môn. Theo đó, trong vòng vài năm tới, các doanh nghiệp logistics cần có thêm nhiều nhân viên có trình độ chuyên môn cao và nhân viên lao động lao động.

Theo số liệu điều tra doanh nghiệp gần đây nhất do Tổng cục Thống kê cung cấp, Việt Nam có 34.476 doanh nghiệp dịch vụ logistics với tổng số 563.354 lao động đang làm việc, cụ thể:

- Xét theo loại hình dịch vụ logistics, tương ứng 37,5% và 31,4% lao động đang làm việc tại các doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ, đường sắt, đường ống và doanh nghiệp dịch vụ kho bãi, hỗ trợ vận tải. Lao động đang làm việc tại các doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường thuỷ chiếm tỷ trọng thấp nhất là 7,3%.

- Xét theo khu vực địa lý, 41,6% lao động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics đang phân bố ở khu vực Đông Nam Bộ; tiếp theo đó là Đồng bằng sông Hồng với 34,7%. Các khu vực khác, số lượng lao động tại doanh nghiệp dịch vụ logistics khá thấp.

- Xét theo loại hình doanh nghiệp, các doanh nghiệp dịch vụ logistics thuộc khu vực ngoài Nhà nước đang thu hút một lượng lớn lao động với 75,3% tổng lao động đang làm việc. Các doanh nghiệp nhà nước chiếm 13,6% tổng số lao động và có gần 10% lao động đang làm việc tại các doanh nghiệp logistics có vốn đầu tư nước ngoài.

Bên cạnh đó, thu nhập bình quân tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics có vốn đầu tư nước ngoài luôn cao hơn nhiều so với tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics trong và ngoài nhà nước. Cụ thể năm 2021, thu nhập bình quân của lao động tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics có vốn đầu tư nước ngoài là 20,2 triệu/tháng, cao gấp 1,6 lần so với doanh nghiệp nhà nước và gấp 2 lần so với doanh nghiệp ngoài nhà nước.

- Xét theo vùng kinh tế, thu nhập bình quân của lao động tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở vùng Đông Nam Bộ đang cao nhất cả nước với 12,8 triệu/tháng; sau đó đến vùng Đồng bằng sông Hồng với 10,9 triệu/tháng; các vùng Trung du miền núi phía Bắc và vùng Bắc trung bộ và Duyên hải miền Trung thấp hơn với tương ứng là 8,6 triệu và 8,4 triệu/tháng; và thấp nhất là ở khu vực Tây Nguyên chỉ với 6,1 triệu/tháng.

Theo xu hướng toàn cầu và thời đại công nghệ mới bùng nổ, để đáp ứng được nhu cầu thì nhiều cơ sở đào tạo đã bổ sung ngành liên quan đến logistics và còn được bổ sung qua nhiều nguồn khác. Đánh giá khách quan, lực lượng lao động trong lĩnh vực logistics đều không được đào tạo chuyên sâu, bài bản hoặc được đào tạo ở trình độ cử nhân hoặc cao hơn còn thiên về lý thuyết, học thuật mà thiếu kinh nghiệm thực tế.

Hơn nữa, thực trạng cho thấy nguồn nhân lực chủ yếu ở cấp bậc đại học lại là nguồn nhân công “trái ngành” tức là không học về ngành logistics. Ngoài ra, ở các công đoạn, quy trình là bốc dỡ hàng hóa, xếp hàng hóa, vận chuyển thì nhân lực đều thuộc nhân lực trình độ thấp, không được đào tạo chuyên sâu.

Vì vậy, rất dễ để nhận thấy sự khác biệt giữa đội ngũ trong nước và nước ngoài có sự khác biệt về sự chuyên nghiệp, chuyên môn rõ ràng. Để giải quyết vấn đề thiếu nguồn nhân lực có trình độ cao để quản lý thì các doanh nghiệp trong ngành vẫn phải mời các chuyên gia nước ngoài về đảm nhận các công việc này.

- Cơ sở hạ tầng thiếu đồng bộ

Hạ tầng logistics Việt Nam đã được cải thiện đáng kể từ hệ thống đường bộ, đường cao tốc, đường hàng không, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng biển, cảng cạn, sân bay đến trung tâm logistics, kho tàng, bến bãi, nhưng vẫn chưa hoàn thiện và đồng bộ, chưa tạo thuận lợi cho hoạt động logistics giảm chi phí lưu thông và phát triển bền vững. Hiện nay, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam bao gồm trên 17,000 km

đường nhựa, gần 3,200 km đường sắt; 41,000 km đường thủy, 126 cảng biển và 135 sân bay. Tuy nhiên chất lượng của hệ thống này là không đồng đều, thậm chí có những nơi còn yếu kém và chưa đảm bảo về mặt kỹ thuật. Hiện tại, chỉ có khoảng 20 cảng biển có thể tham gia vào vận tải hàng hóa quốc tế, các cảng đang trong quá trình container hóa nhưng chỉ có thể tiếp nhận các đội tàu nhỏ và chưa được trang bị các thiết bị xếp dỡ container hiện đại, còn thiếu kinh nghiệm trong điều hành xếp dỡ container. Bản thân các công ty Logistics sẽ tốn nhiều chi phí đầu tư, làm giảm lợi nhuận cũng như khả năng mở rộng thị trường dịch vụ. Điều này khiến chi phí dịch vụ Logistics cao hơn, ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển của dịch vụ Logistics ở Việt Nam.

Đối với Hệ thống đường bộ, đặc biệt là đường cao tốc giữa các địa phương và quy hoạch cảng biển, kho bãi còn phân tán, thiếu tính kết nối. Nước ta có khoảng 90 trung tâm logistics nhưng dưới 10 ha, với diện tích này chỉ như một “cảng cạn”. Do đó, điều đã làm cản trở sự phát triển bền vững của các ngành, địa phương, đặc biệt với ngành logistics. Xuất khẩu hiện nay 90% là đường biển, nhưng chúng ta chỉ đảm nhận được có 10% cầu logistics, còn lại 90% do nước ngoài. Đây là những rào cản đối với

sự phát triển các hoạt động vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu, lưu trữ kho bãi, quản trị chuỗi cung ứng toàn diện tại Việt Nam hiện nay.

Ngoài ra, trình độ công nghệ nói chung, công nghệ thông tin nói riêng vẫn còn ở mức thấp so với khu vực và thế giới. Mặc dù về phía Chính phủ đã cố gắng, nỗ lực trong việc cải thiện trình độ công nghệ thông qua các cuộc chuyển giao công nghệ để giảm thiểu chi phí đầu tư lại có thể nâng cấp trình độ công nghệ. Tuy nhiên, những công nghệ đó lại đều thuộc các công nghệ so với thế giới vẫn thuộc nhóm lỗi thời nhưng so với trình độ công nghệ trong nước vẫn có sự vượt trội hơn. Việc này vẫn chưa có phương pháp tối ưu để giải quyết một phần vì thiếu sự đầu tư. Bởi vì sự hạn chế về công nghệ nên để quản lý và vận hành tốt ngành dịch vụ logistics là điều rất khó. Một số doanh nghiệp, công ty là công ty liên doanh hoặc có quan hệ hợp tác với các công ty nước ngoài có thể được hỗ trợ về công nghệ nhưng các công ty nhỏ hoặc rất nhỏ chỉ hoạt động ở một khu vực thì còn gặp nhiều khó khăn. Do đó, để trong thời gian ngắn, các doanh nghiệp, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có thể trang bị công nghệ mới đuổi kịp với thế giới là vô cùng khó.

- Quy mô doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics nhỏ

Doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ (chiếm 95% tổng số doanh nghiệp logistics), hạn chế cả về vốn, nhân lực cũng như kinh nghiệm hoạt động quốc tế, chưa có sự liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng và giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với doanh nghiệp xuất, nhập khẩu nên sức cạnh tranh yếu, đa phần làm dịch vụ ở các chuỗi cung ứng nhỏ, thiếu chuyên nghiệp. Thực tế cho thấy, doanh nghiệp logistics Việt Nam chỉ mới được khách hàng thuê vận chuyển tới cảng nội địa, sau cảng là do doanh nghiệp nước ngoài quyết định đơn vị vận chuyển. Vì thế, ở cả chiều mua và bán, doanh nghiệp logistics trong nước đều hạn chế về quy mô.

Theo một số khảo sát, năm 2022, Việt Nam có 37.406 doanh nghiệp đăng ký hoạt động trong lĩnh vực logistics với mã ngành 5229. Doanh nghiệp logistics trong nước chiếm 89% tổng số doanh nghiệp logistics, nhưng chỉ chiếm khoảng 30% thị phần. Trong khi, doanh nghiệp logistics có vốn đầu tư nước ngoài chỉ chiếm 11% tổng số doanh nghiệp logistics, nhưng có quy mô lớn nên chiếm giữ khoảng 70% thị phần.

TIỂU KẾT CHƯƠNG II

Việc tìm hiểu và phân tích những bất cập và hạn chế trong pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam có ý nghĩa quan trọng trong cả mặt lý luận và thực tiễn. Đối với việc kinh doanh dịch vụ logistics, Việt Nam vẫn đang gặp phải nhiều khó khăn và thách thức, làm hạn chế khả năng tạo điều kiện thuận lợi nhất cho công cuộc xây dựng và khẳng định vị thế của ngành này trên trường quốc tế. Vấn đề này yêu cầu sự can thiệp mạnh mẽ từ các cơ quan chức năng và Chính phủ, đặc biệt Chính phủ phải có những giải pháp thích hợp trong hệ thống lập pháp, ban hành các quy phạm pháp luật nhất quán và chặt chẽ. Từ đó các bên trong quan hệ dịch vụ logistics có căn cứ pháp lý rõ ràng để bảo vệ quyền lợi khi tham gia vào hoạt động logistics mang lại hiệu quả kinh tế cho đất nước. Đồng thời, cũng cần nâng cấp và mở rộng cơ sở hạ tầng vận tải, giao thông cũng như hạ tầng kho bãi sẽ tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các doanh nghiệp logistics hoạt động. Ngoài ra, việc đầu tư vào phát triển nhân lực với kiến thức chuyên môn và kỹ năng kỹ thuật sẽ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường khả năng cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam trên thị trường quốc tế.

CHƯƠNG III. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THỰC THI PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM

3.1. Yêu cầu và định hướng hoàn thiện pháp luật về Logistics

Ngành logistics là một ngành có tiềm năng lớn nên cần phải nhanh chóng hoàn thiện pháp luật để tạo điều kiện thuận lợi, thúc đẩy sự phát triển nhiều hơn nữa. Điều cốt lõi của việc cải thiện ngành logistics có thể thấy là việc cắt giảm chi phí logistics để cải thiện môi trường kinh doanh và đặc biệt là nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp Việt Nam đủ sức vươn xa hơn trên thị trường quốc tế. Điều này càng quan trọng hơn khi Việt Nam đang trong bối cảnh hội nhập và cuộc cách mạng công nghệ lần thứ 4 đã bắt đầu.

Theo đó, Việt Nam cần định hướng đối với việc hoàn thiện pháp luật về logistics cụ thể và Chính phủ đã có văn bản đề ra các nhóm nhiệm vụ như sau (Quyết định 200):

- Định hướng cơ chế chính sách, hoàn thiện khung pháp lý về dịch vụ logistics;
- Phát triển kết cấu hạ tầng, đảm bảo tính đồng bộ của hạ tầng giao thông;
- Phát triển và nâng cao trình độ nguồn nhân lực;
- Xây dựng chiến lược kinh doanh, thực hiện liên kết, hợp tác kinh doanh doanh nghiệp;
- Tạo thuận lợi, hỗ trợ phát triển thị trường;
- Các nhiệm vụ khác;

Chính phủ đã đề ra kế hoạch hành động nâng cao năng lực và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam tới năm 2025 và đến nay đã và đang trong quá trình tiếp tục xây dựng tiếp kế hoạch hướng tới năm 2035. Theo đó, các cơ quan từ trung ương đến địa phương cần tiếp tục cải thiện, thay đổi và phát triển để đạt được kế hoạch đã đề ra, tuy nhiên vẫn phải đảm bảo phù hợp với điều kiện và đặc điểm kinh tế - xã hội của địa phương.

3.2. Giải pháp hoàn thiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam

3.2.1. Tiến hành rà soát các văn bản pháp luật hiện hành

Hiện nay, Luật Thương mại 2005 (sửa đổi, bổ sung 2019) là văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh chính của ngành logistics, song vẫn còn đó là rất nhiều văn bản luật và dưới luật cùng thực hiện điều chỉnh quan hệ. Tương ứng với đó là có các cơ quan cùng thực hiện việc quản lý, giám sát quá trình hoạt động của các chủ thể là thương nhân, chủ doanh nghiệp,... tham gia vào phát triển kinh tế ngành logistics. Bởi

vì tùy thuộc vào mỗi hình thức vận chuyển mà sẽ có một hay nhiều cơ quan tham gia và các văn bản tham gia vào việc quản lý.

Đến nay, số lượng các văn bản quy phạm pháp luật tương đối nhiều nhưng chưa thực sự đảm bảo chất lượng và nhanh chóng trở nên không còn phù hợp với tốc độ phát triển của thị trường và xã hội. Do đó, đối với các văn bản không còn phù hợp hoặc có sự chồng chéo giữa các cơ quan cần thay thế, bổ sung để đảm bảo việc quản lý không gây ra thiệt hại, vướng mắc, hạn chế rủi ro.

3.2.2. Áp dụng kinh nghiệm của các nước trên thế giới về pháp luật kinh doanh dịch vụ logistics và áp dụng các văn kiện pháp lý của các tổ chức quốc tế chuyên ngành

Hiện nay, ngành logistics ở Việt Nam đã có từ lâu song trên thực tế vẫn còn là một ngành tương đối mới và non trẻ so với các ngành khác. Theo đó, Việt Nam cần học hỏi kinh nghiệm của các nước trên thế giới để rút ngắn quá trình phát triển để nhanh chóng bắt kịp với tốc độ của khu vực và trên thế giới.

- Kinh nghiệm phát triển ngành logistics của Singapore

Singapore là một quốc gia biển nằm trong vùng xích đạo, với tổng diện tích 647,5 km² gồm một đảo chính và 63 đảo nhỏ, chiều dài bờ biển 150,5 km, do vậy Singapore có điều kiện thuận lợi để phát triển hàng hải và trở thành một cảng có tầm quan trọng hàng đầu trong khu vực. Singapore tuy là một nước có lịch sử so với Việt Nam thì còn rất ngắn và trong khu vực Đông Nam Á cũng như vậy. Song, có thể nói Singapore với tốc độ phát triển nhanh chóng nhờ có các chính sách phát triển hiệu quả, vừa đảm bảo phù hợp với điều kiện phát triển của đất nước nhưng cũng vừa đem nhưng gì hiện đại nhất vào làm kim chỉ nam, tinh thần phát triển, đổi mới và sáng tạo không ngừng. Điều này khiến Singapore thu được rất nhiều kết quả ở mọi phương diện từ kinh tế - xã hội – chính trị. Singapore là tấm gương điển hình để không chỉ Việt Nam mà rất nhiều quốc gia trên thế giới phải học hỏi kinh nghiệm của mình.

Hiện nay Singapore được xem là thị trường Logistics số 1 ở khu vực Đông Nam Á và thuộc nhóm các nước hàng đầu thế giới. Điều làm nên thành công của Singapore đến từ những thể chế khuyến khích ngành Logistics và thu hút đầu tư từ các công ty, doanh nghiệp đa quốc gia có thị phần và tiềm năng lớn. Ngành Logistics ở Singapore được coi là phát triển vượt trội cùng với những công nghệ hiện đại nhất thông qua hệ thống tự động quản lý, các hạ tầng kỹ thuật và thiết bị công nghệ thông tin hiện đại.

Chính phủ Singapore đã xác định từ rất lâu khi tập trung phát triển ngành logistics do vị trí địa lý và đặc điểm nguồn tài nguyên có hạn. Theo đó, những doanh nghiệp hoạt động ở lĩnh vực logistics được hưởng các ưu đãi hơn so với các ngành khác và Singapore có chính sách mở cửa, thân thiện để chào đón các quốc gia nước ngoài, đặc biệt là các công ty, tập đoàn lớn tới và đặt trụ sở ngay trên đất nước mình. Các chính sách của Singapore ưu đãi lớn nhất ở phần tỷ lệ thuế phải chịu và thời gian được hưởng ưu đãi rất dài có thể lên tới 10 năm. Đồng thời, các chính sách này được áp dụng liên tục và tập trung vào mục tiêu để biến ngành logistics trở thành ngành chủ lực của quốc gia. Đến nay, đã có 20 trong số 25 công ty Logistics hàng đầu thế giới lựa chọn Singapore là trụ sở để thực hiện việc quản lý toàn cầu hoặc khu vực.

Ngoài ra, Singapore có thể phát triển mạnh và biến logistics trở thành ngành mũi nhọn của quốc gia là nhờ các chính sách hải quan được đơn giản hóa nhưng vẫn đảm bảo tính minh bạch, hiệu quả và thuận tiện cho các thương nhân, doanh nghiệp. Để phục vụ cho công tác này, Singapore đã thực hiện số hóa và áp dụng gần như toàn bộ quy trình được tự động hóa. Nhờ vậy mà thủ tục hành chính của Singapore thường diễn ra rất nhanh nên đây là một trong những quốc gia rất được người trong ngành logistics đặc biệt ưu thích. Singapore cũng là nước đầu tiên trên thế giới cho ra mắt Cơ chế một cửa quốc gia vào năm 1989. Đến nay, cơ chế này được hoàn thiện hơn nhờ có sự phát triển của công nghệ hiện đại, hình thành quy trình khép kín, đồng bộ.

Bên cạnh việc số hóa và tự động hóa quy trình thì Singapore cũng rất chú trọng tới yếu tố về con người. Nhân lực phục vụ cho ngành logistics rất được Singapore chú trọng đào tạo và phát triển thông qua những kỹ thuật tiên tiến, mới nhất được ưu tiên lựa chọn nhằm tối ưu hóa chủ trương nhanh chóng – hiệu quả - ổn định. Kết quả là nhân lực của Singapore đều có trình độ cao và so với chất lượng trong khu vực hay thế giới thì đều thuộc hàng đầu.

Chính phủ Singapore có kế hoạch xây dựng về cơ sở hạ tầng vật lý trong thời kỳ mới phần lớn tập trung ở việc xây dựng băng thông, mạng di động và trung tâm dữ liệu, các tiện ích kỹ thuật số trên phạm vi rộng để tăng cường tính đồng bộ, kết nối của cơ sở hạ tầng. Đồng thời, thông qua việc xây dựng hệ thống quản lý này đã giúp các giao dịch xuyên biên giới như thanh toán điện tử và hóa đơn, xác thực tài liệu, trao đổi dữ liệu và xác minh danh tính được an toàn và liền mạch. Bắt kịp xu thế của thế giới, Singapore cũng đang thử nghiệm việc áp dụng các công nghệ mới nhất là A.I

(Artificial Intelligence – Trí tuệ nhân tạo). Hơn hết, Singapore cũng phát triển hai hạng mục hệ thống cấp ngầm và trung tâm dữ liệu để tăng tính kết nối với thế giới.

Đồng thời, đối với kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng của Singapore thì Chính phủ nước này vẫn đang tiếp tục xây dựng và hoàn thiện các hình thức vận tải gồm đường bộ, đường thủy và đường hàng không. Singapore đặt ra kết hoạch phát triển thể hệ cảng biển cho đến năm 2030 với kỳ vọng dự kiến có thể xử lý được khoảng gần 70 triệu container vận chuyển tiêu chuẩn và tiến tới trở thành nước có cơ sở hạ tầng tích hợp lớn nhất thế giới.

Theo Cơ quan Hàng hải và Cảng Singapore, lượng hàng hóa qua Cảng Singapore trong thời gian từ tháng 1 đến tháng 8 năm 2023 tăng 0,1% so với cùng kỳ năm 2022, lên 392,3 triệu tấn. Khối lượng dầu qua cảng tăng 1,5% lên 128 triệu tấn, hàng rời khô tăng 9% lên 17,63 triệu tấn. Sản lượng container qua cảng tăng 3,3% lên 25,79 triệu TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, là đơn vị đo lường tương đương 1 container 20 feet tiêu chuẩn). Năm 2022, cảng đã xử lý 577,7 triệu tấn hàng hóa.

Chỉ tiêu	DVT	Tháng 8/2023	Cùng kỳ năm 2022 (%)
Khối lượng container qua cảng	Triệu TEU	25,79	4,4
Khối lượng hàng hóa qua cảng	Triệu tấn	392,3	0,1
Khối lượng bunker	Triệu tấn	128,0	1,5
Hàng rời kho	Triệu tấn	17,63	9,0

Bảng 2.2. Bảng các chỉ tiêu thống kê về hàng hóa qua cảng biển Singapore

(Nguồn: Số liệu từ Cơ quan quản lý cảng biển Singapore)

Singapore đang tiến tới phát triển hình thức vận tải không người lái được điều khiển hoàn toàn tự động để đẩy nhanh tốc độ lưu chuyển hàng hóa và hạn chế tối đa việc sử dụng nhân công. Nhằm phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ cho ngành, Singapore đề ra phương án nâng cấp hạ tầng ngành hàng không, mục tiêu tăng gấp hai lần năng suất so với hiện tại. Vận tải qua đường hàng không thương được áp dụng đối với những loại hàng hóa có đòi hỏi yêu cầu cực cao về chất lượng bảo quản cũng như tốc độ của đơn hàng. Theo đó, các trung tâm thuộc chuỗi cung ứng lạnh của Singapore

được xây dựng theo tiêu chuẩn mới nhất của thế giới và đạt được thành tựu là một trong những trung tâm cung ứng lạnh của sân bay là nơi đầu tiên được trao chứng nhận về xử lý hàng hóa là được phẩm.

Singapore đã và đang phát triển toàn diện nền kinh tế của mình song song với việc phát triển ngành logistics. Hiếm có quốc gia nào có thể đề ra chiến lược phát triển, cơ chế quản lý và các chính sách như Singapore. Nhờ nước đi phát triển đúng đắn cùng sự nỗ lực của Chính phủ và người dân thì đến nay, quốc gia này được đánh giá là một trong những thị trường năng động nhất khu vực Đông Nam Á và Châu Á. Tiềm lực của Singapore không nằm ở việc khai thác khoáng sản mà nằm ở cách thức tái sử dụng những gì sẵn có làm lợi thế để phát triển. Hơn hết, phương hướng đầu tư của Singapore là vô cùng hợp lý khi đẩy mạnh tốc độ đầu tư đối với ngành logistics chính là kim chỉ nam cho quốc gia phát triển. Không chỉ Việt Nam mà bất cứ quốc gia nào trong khu vực hay trên thế giới đều phải thần phục đất nước nhỏ bé này vì tốc độ phát triển thần kỳ của mình.

- Kinh nghiệm phát triển ngành logistics của Thái Lan

Thái Lan là quốc gia nằm tại vị trí trung tâm của khu vực Đông Nam Á và có lợi thế khi vừa có thể phát triển bất kỳ hình thức vận tải nào từ đường bộ, đường thủy đến đường hàng không. Thái Lan có đường bờ biển dài 3.148 km, 4.000 km đường thủy và hơn 8000 hòn đảo lớn nhỏ, có diện tích đứng thứ 3 ở khu vực Đông Nam Á sau Indonesia và Myanmar. Đây là một trong những nước ở Đông Nam Á có tiềm năng phát triển vận tải đường thủy – đường biển lớn nhất. Ngay từ sớm, Thái Lan đã chú trọng vào việc phát triển logistics và việc phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ cho các hoạt động của ngành lên mức tối đa. Chính Phủ Thái Lan cũng rất ưu tiên cho ngành này khi liên tục có các chính sách hỗ trợ, ưu đãi để mời gọi các nhà đầu tư, doanh nghiệp tới Thái Lan để phát triển kinh tế. Bên cạnh đó, các khu công nghiệp cũng vì thế mà liên tục hình thành mới và trở thành một mạng lưới khổng lồ cho đến nay.

Đồng thời, Chính phủ Thái Lan không quên tạo ra các chính sách ưu đãi, hỗ trợ đối với các doanh nghiệp nhỏ và vừa trong nước. Điều này làm tối đa khả năng cạnh tranh trong nước của các doanh nghiệp không bị nép vế trước các doanh nghiệp nước ngoài. Bên cạnh đó, việc khuyến khích đầu tư vào việc phát triển và áp dụng các công nghệ mới hiện đại cũng được Chính phủ Thái Lan chú trọng để tăng tính hiệu quả, thuận tiện trong quản lý.

Bên cạnh việc phát triển cơ sở hạ tầng của đường bộ thì Thái Lan cũng phát triển lợi thế về đường biển kết hợp với vị trí đặc địa của mình. Thái Lan có các cảng biển lớn và đặc điểm như sau gồm, cụ thể:

Tên cảng	Vị trí địa lý	Đặc điểm nổi bật
Bangkok (hoặc Kaduying)	Nằm khoảng 40km từ Vịnh Thái Lan trên sông Chao Phraya.	<ul style="list-style-type: none"> - Là cảng quốc tế nằm trên sông và nằm sâu trong nội địa thủ đô nên các tàu lớn, siêu trọng không thể vào. - Cảng thường xuyên bị ùn tắc do quá tải.
Laem Chabang	Nằm ở Bờ Đông của Vịnh Bangkok, phía Đông Nam của thành phố Bangkok.	<ul style="list-style-type: none"> - Cảng quốc tế đang được mở rộng, phục vụ được cả tàu lớn nhất thế giới. - Cảng chủ yếu phụ trợ cho cảng Bangkok.
Lat Krabang	Nằm cách thủ đô Bangkok khoảng 30km về phía Đông.	<ul style="list-style-type: none"> - Kết hợp với du lịch, nghỉ dưỡng địa phương. - Có bãi container rộng lớn phục vụ cho hàng trung chuyển quốc tế.
Sattahip	Nằm trên bờ biển phía bắc của Vịnh Thái Lan.	<ul style="list-style-type: none"> - Cảng biển trung bình, chuyên phục vụ ngành công nghiệp thủy sản, vận tải của khu vực - trước đây từng là căn cứ hải quân Thái Lan.
Songkhla	Nằm ngay bên ngoài lối vào Hồ Songkhla.	<ul style="list-style-type: none"> - Chuyên vận chuyển các mặt hàng nông sản của Thái Lan. - Cảng được quản lý bởi công ty tư nhân Chao Phaya Terminal International.
Phuket	Nằm ở Đông Nam Phuket trên bờ biển Ấn Độ Dương của Thái Lan.	<ul style="list-style-type: none"> - Cảng nước sâu tư nhân của Thái Lan. - Chuyên vận chuyển các mặt hàng từ dầu mỏ. - Có nhiều dịch vụ đi kèm, hỗ trợ các con tàu dài di chuyển dài ngày trên biển.

Pattani	Nằm trên bờ biển phía nam của Vịnh Thái Lan.	- Đây là một cảng nhỏ chuyên xử lý các mặt hàng địa phương.
Kantang	Nằm ở bờ biển phía tây nam của Thái Lan, thuộc tỉnh Trang.	- Cảng nhỏ trước kia chủ yếu xuất khẩu thiếc và cao su, tuy nhiên giờ phục vụ cho các con tàu đánh cá. - Cảng phụ trợ cho cảng Phuket về du khách nội địa.

Bảng 3.3. Các cảng biển của Thái Lan

(Nguồn: tham khảo nhiều nguồn)

Thái Lan với những lợi thế có sẵn và sự quản lý chặt chẽ, hiệu quả của mình thì trong những năm gần đây vẫn luôn duy trì ở mức ổn định. Với tiềm năng và tốc độ phát triển như hiện nay thì Thái Lan được đánh giá sẽ đạt mức 118,45 tỷ USD vào năm 2029 (Nguồn: Mordor Intelligence).

- Kinh nghiệm phát triển ngành logistics của Trung Quốc

Trung Quốc là một trong những quốc gia có diện tích lớn nhất trên thế giới xếp thứ 4, có diện tích 9.571.300 km², từ Bắc sang Nam có chiều dài 4.000 km, từ Tây Sang Đông là 5.000 km và biên giới giáp với 14 quốc gia gồm: Triều Tiên, Nga, Mông Cổ, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Afghanistan, Pakistan, Ấn Độ, Nepal, Bhutan, Myanmar, Lào và Việt Nam.

Ngành logistics của Trung Quốc có các hoạt động gồm: giao nhận, vận tải đường bộ/đường biển/hàng không, khai thuế hải quan, kho bãi và xây dựng các trung tâm logistics. Theo đó, giữa Trung Quốc và Việt Nam có sự tương đồng nhất định về các hoạt động của Logistics. Cơ quan chủ yếu quản lý các hoạt động của ngành logistics là Bộ Ngoại thương và Hợp tác Kinh tế Trung Quốc (MOFTEC – Ministry of Foreign Trade and Economics Cooperation). Tận dụng lợi thế lãnh thổ rộng lớn của mình, Trung Quốc khuyến khích và tích cực phát triển các hoạt động của ngành logistics là kho bãi và trung tâm logistics đối với các doanh nghiệp nước ngoài. Đối với các hoạt động khác thì được Chính phủ bảo hộ.

Trung Quốc để phát triển ngành logistics được như ngày nay không thể không nói tới sự đầu tư áp dụng các hệ thống tiên tiến, công nghệ thông tin thông minh, hiện

đại đời mới vào mọi quy trình quản lý. Trong đó, đáng nói tới nhất là các hệ thống là: hệ thống Cảng tự động (Automated Sea Port - ASP) và hệ thống Bắc Đẩu (Beidou Navigation System - BDS) hiện đang được áp dụng ở Thanh Đảo và Thượng Hải. Hệ thống Cảng tự động với tính năng tích hợp, an toàn và không cần nhân lực lớn góp phần đẩy nhanh hiệu suất vận hành và xử lý hàng hóa tại cảng. Còn hệ thống BDS đồng bộ toàn bộ hệ thống dữ liệu di chuyển của các phương tiện, nhằm tối ưu hóa di chuyển và quy hoạch quốc gia, hệ thống BDS của Trung Quốc được coi như một phiên bản cao cấp của GPS.

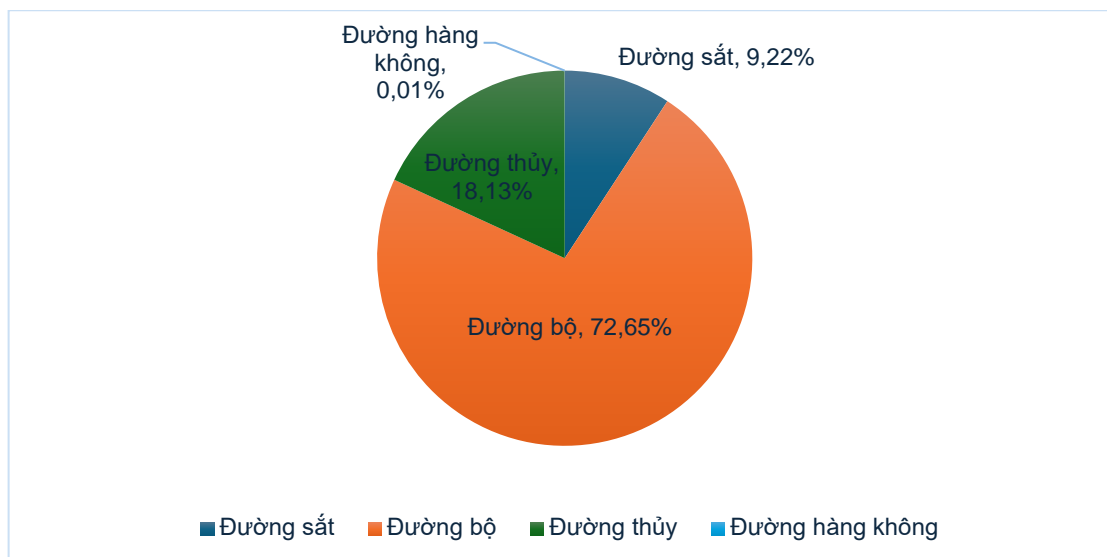
Cùng với việc áp dụng các hệ thống tân tiến, Trung Quốc cũng đồng thời việc phát triển cơ sở hạ tầng. Tính tới năm 2022, tổng chiều dài đường quốc lộ của nước này đạt 5,35 triệu km, trong đó có 177.000 km cao tốc đã được thông xe, đứng đầu thế giới. Không chỉ được xây dựng với tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng cao, hệ thống đường cao tốc của Trung Quốc còn chứng kiến vô số dự án "khủng" nhất thế giới. Nổi bật nhất có thể kể đến cầu Hong Kong - Ma Cao - Chu Hải là cây cầu vượt biển đường bộ dài nhất thế giới được khánh thành vào năm 2018, trải dài 55 km và kết nối ba địa danh trong tên gọi. Siêu công trình này có tổng chi phí xây dựng là 126,9 tỷ nhân dân tệ (439,7 nghìn tỷ đồng), với khả năng chịu được động đất 8 độ richter, những cơn bão lớn lên đến cấp 16 và thậm chí nó vẫn đứng vững dù bị một tàu hàng hạng nặng tông trực diện. Ngoài ra còn có cầu dây văng đường bộ Bắc Bàn Giang cao 565 m, bắc qua sông Bắc Bàn gần thành phố Lục Bàn Thủy thuộc tỉnh Quý Châu (phía Tây Nam Trung Quốc), liên tục được Sách Kỷ lục Guinness ghi nhận là “Cây cầu cao nhất thế giới so với mặt đất” suốt 5 năm qua.

Bên cạnh đó, Trung Quốc còn có hầm Thái Hồ dài 10,79 km và cao 7,25 m, với 6 làn đường 2 chiều rộng tổng cộng 17,45 m có tốc độ thiết kế là 100km/h. Đây là đường hầm dưới nước dài nhất và rộng nhất Trung Quốc đã đi vào hoạt động cho đến nay. Hầm cao tốc dưới nước này còn được trang bị tín hiệu 5G, hệ thống định vị theo dõi đa mục tiêu, hệ thống phát hiện và cảnh báo sớm sự cố giao thông... Trung Quốc cũng đang xây dựng đường hầm cao tốc xuyên núi Tianshan Shengli, mở ra những con đường mới để liên kết giữa khu tự trị Tân Cương của Trung Quốc và Trung Á. Đường hầm dự kiến có tổng chiều dài 22,1 km và là đường hầm xuyên núi dài nhất hiện đang được xây dựng.

Năm 2023, cảng Thượng Hải tiếp tục là cảng đứng đầu trên toàn cầu về sản lượng container trong 14 năm liên tiếp với 49 triệu TEUs. Hiện tại, các tuyến container của Cảng Thượng Hải bao phủ hơn 700 cảng tại hơn 200 quốc gia và khu vực trên toàn thế giới, với hơn 320 chuyến giao hàng hàng tuần. Cảng Thượng Hải cũng là một trong những cảng đầu tiên trên thế giới được trang bị khả năng tiếp nhận khí tự nhiên hóa lỏng và hợp tác với Cảng Los Angeles để thiết lập hành lang vận chuyển xanh xuyên Thái Bình Dương.

Cảng Ninh Ba-Chu Sơn nằm ở tỉnh Chiết Giang, Cảng Ninh Ba-Chu Sơn đã xử lý tổng cộng 30,20 triệu TEU từ tháng 1 đến tháng 10/2023, tăng 4,5% so với cùng kỳ năm 2022. Cảng đặc biệt xuất sắc trong tháng 10/2023, ghi nhận mức tăng trưởng TEU đáng chú ý là 14,4% so với cùng kỳ năm trước. Cảng Quảng Châu (tỉnh Quảng Đông) đã xử lý 20,78 triệu TEU vào năm 2023, tăng 2,5% so với năm 2022.s

Theo số liệu của Cơ quan Thống kê quốc gia Trung Quốc, tổng lượng vận tải hàng hóa bằng các phương thức vận tải của nước này trong tháng 12/2023 đạt 4,73 tỷ tấn, giảm 3,15% so với tháng 11/2023 nhưng tăng 8,3% so với tháng 12/2022. Tính tới năm 2023, tổng lượng vận tải hàng hóa của Trung Quốc đạt 54,72 tỷ tấn, tăng 8,2% so với năm 2022. Xét về cơ cấu phương thức vận tải thì tỷ trọng của đường bộ trong tổng khối lượng hàng hóa trong tháng 12/2023 là 72,65% và đây vẫn là phương thức vận tải chủ yếu của Trung Quốc. Ngoài ra, vận tải đường sắt chiếm 9,22%, vận tải đường thủy chiếm 18,13%. Trong khi đó, tỷ trọng vận tải hàng không vẫn rất thấp, chỉ chiếm 0,01% tổng lượng hàng hóa vận chuyển của Trung Quốc.



Hình 1.1. Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Trung Quốc trong tháng 12/2023 (theo lượng hàng vận chuyển)

(Nguồn: Tính toán từ số liệu của Cơ quan Thống kê quốc gia Trung Quốc)

Trong năm 2024, Trung Quốc dự kiến sẽ thúc đẩy hoạt động của các chủ hàng và cải cách năng lực vận tải để xây dựng hệ sinh thái chuỗi cung ứng dịch vụ logistics vận tải hàng hóa như sau:

- Vận tải đường bộ: dự kiến tập trung vào 05 nhiệm vụ gồm: thúc đẩy cải thiện môi trường kinh doanh; thiết lập nền tảng giao tiếp cho chủ hàng; hỗ trợ chuyển đổi số trong lĩnh vực vận tải hàng hóa; đẩy mạnh nâng cao trình độ chuyên môn nguồn lực năng lực vận tải; làm tốt công tác cơ bản của ngành;

- Vận tải đường sắt: Cục Vận tải hàng hóa Tập đoàn Đường sắt Nhà nước Trung Quốc tập trung vào việc chuyển đổi vận tải hàng hóa đường sắt sang dịch vụ logistics hiện đại, nâng cao chất lượng, tăng năng lượng và tạo ra hiệu quả, Tập đoàn sẽ thực hiện thêm 06 dự án bao gồm xây dựng thương hiệu sản phẩm, thiết bị logistics, trạm logisites, tổ chức vận tải, hoạt động logistics và logistics thông tin để tăng tốc xây dựng hệ thống logistics đường sắt và tích hợp vào chuỗi cung ứng chuỗi công nghiệp với nguồn cung sản phẩm chất lượng cao.

Chủ trương khuyến khích các nhà đầu tư, doanh nghiệp nước ngoài tập trung phát triển các hoạt động về kho bãi nên Chính phủ Trung Quốc đã đầu tư từ thập niên 80 của thế kỷ XX. Từ đó cho đến nay, các nền tảng khoa học và kỹ thuật luôn được thừa kế và cải tiến dần dần hiệu quả hơn, hiện đại hơn để đáp ứng với nhu cầu hiện tại. Với việc cải tiến cho công nghệ bảo quản, Trung Quốc hoàn toàn đáp ứng được các

doanh nghiệp lớn của thế giới và đây cũng là lý do khiến Trung Quốc trở thành một trong các nước có ngành logistics hàng đầu thế giới trong khu vực Châu Á nói riêng, thế giới nói chung.

Bên cạnh đó, Trung Quốc cũng rất quan tâm tới vấn đề thủ tục, cho đến nay, luật điều chỉnh và cơ cấu thủ tục hành chính đã được đơn giản hóa tới mức tối đa. Sau khi gia nhập WTO, Trung Quốc đã nói lỏng các chính sách bảo hộ của mình cho các hoạt động Logistics. Điều này cho phép các công ty cung cấp dịch vụ Logistics nước ngoài được phép tham gia sâu rộng hơn vào các dịch vụ Logistics. Cụ thể như trong lĩnh vực giao nhận vận tải, các doanh nghiệp nước ngoài sẽ được phép thành lập 100% sau 04 năm Trung Quốc gia nhập WTO, điều mà trước đây là không thể khi Trung Quốc chưa gia nhập WTO.

3.2.3. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về dịch vụ logistics ở Việt Nam

Để góp phần hoàn thiện và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về dịch vụ logistics ở Việt Nam thì em xin đề xuất một số giải pháp sau, cụ thể:

Một là, nâng cao vai trò quản lý của Nhà nước đối với dịch vụ logistics và cải cách thủ tục hành chính

Hiện nay, cơ cấu quản lý của ngành dịch vụ logistics còn có sự chông chéo và không thống nhất được quy trình quản lý bởi có quá nhiều cơ quan tham gia vào. Việc có sự tham gia của nhiều cơ quan sẽ làm tăng số lượng cơ quan có thẩm quyền đối với việc giám sát các hoạt động của logistics. Tuy nhiên, việc này lại vô tình gây thêm hạn chế khi các cơ quan vì một số vấn đề nào đó trong quá trình quản lý thì cách thức quản lý có thể xảy ra sự xung đột. Việc xung đột này có thể bắt nguồn từ nhiều nguyên nhân nhưng khiến tốc độ hoạt động của quy trình bị chậm trễ. Theo đó, đề xuất thành lập mới hoặc hợp nhất một cơ quan có chức năng điều khiển và quản lý toàn bộ quy trình, hoạt động của logistics. Từ việc tập hợp quyền quyết định ở một cơ quan duy nhất, sẽ khiến quy trình kiểm tra giám sát được đồng bộ nhưng vẫn đảm bảo được quyền giám sát của các cơ quan có nhiệm vụ tương đương.

Bên cạnh đó, Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế đối với vấn đề về thủ tục hành chính. Việc cải cách thủ tục hành chính theo hướng đơn giản hóa nhưng vẫn đảm bảo yếu tố chặt chẽ và minh bạch trong quản lý nhất là thủ tục hải quan. Việt Nam có thể học hỏi các nước trên thế giới có thể mạnh về logistics như một số quốc gia đã nêu

trên đây trong việc áp dụng các tiến bộ khoa học, kỹ thuật và quy trình quản lý vào quản lý hành chính. Thông qua việc áp dụng các hệ thống quản lý tiên tiến, quá trình quản lý sẽ được tự động hóa nhưng cũng đòi hỏi ở các cơ quan có thẩm quyền quản lý cần phải rút ngắn các thủ tục giấy tờ không cần thiết để đảm bảo phù hợp với công nghệ. Việc rút ngắn, áp dụng công nghệ vào thực tiễn đồng thời đảm bảo phù hợp với cơ sở hạ tầng trong nước một cách nhanh chóng là việc rất khó. Song, đây là thách thức và cơ hội cho Việt Nam khi thực hiện được sẽ làm thay đổi hoàn toàn chất lượng ngành logistics.

Hai là, Việt Nam cần đẩy mạnh đầu tư cho cơ sở kỹ thuật hạ tầng hơn nữa

Chất lượng cơ sở hạ tầng của Việt Nam so với các quốc gia trong khu vực và thế giới, chỉ dừng lại ở mức thấp và thực trạng cho thấy còn rất nhiều vấn đề còn tồn đọng vẫn chưa được giải quyết triệt để. Chất lượng cơ sở hạ tầng giữa các vùng chưa có sự thống nhất, đồng bộ và hiện trạng này đang diễn ra ở phạm vi lớn. Cho đến nay mặc dù có nhiều phương án được đưa ra nhưng chưa thực sự hiệu quả. Do đó, Chính phủ cần có kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng dài hạn và ngắn hạn phù hợp với tốc độ, địa lý của từng khu vực cũng như chiến lược quốc gia.

Nhằm giải quyết vấn đề về cơ sở hạ tầng, Việt Nam có thể học hỏi các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á trong cách thức đầu tư tập trung một lần, quy mô lớn như Thái Lan hay tập trung trọng điểm như Singapore. Song, với điều kiện về cơ sở hạ tầng, tiềm lực kinh tế, trình độ công nghệ như hiện nay vẫn đang là thách thức cho nước ta có thể áp dụng một trong những phương án của các quốc gia kể trên. Thay vào đó, có thể lựa chọn áp dụng các phương án này ở phạm vi từng vùng để giảm thiểu bớt gánh nặng về tài chính. Thông qua đó, việc chia nhỏ để áp dụng các phương pháp này còn thắt chặt cơ chế quản lý, điều hành việc xây dựng cơ sở hạ tầng hiệu quả. Bởi lẽ, ngành logistics ở Việt Nam vẫn chưa thực phát triển để đảm bảo việc quản lý một bộ phận, tổ chức, cơ quan có đủ kinh nghiệm để xử lý các vấn đề phát sinh xoay quanh vấn đề nâng cấp cơ sở hạ tầng. Điều này dễ nhận thấy hơn khi ở Việt Nam có các đồng bào dân tộc từ xưa cho tới nay vẫn đang sinh sống tại các vùng hoang vu, hẻo lánh nên khi áp dụng còn gặp khó khăn. Vì vậy, việc áp dụng các phương pháp quản lý như các quốc gia vào trong cơ chế quản lý của Việt Nam hiệu quả thì nên áp dụng theo từng khu vực.

Ba là, tiếp tục xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật ổn định và thống nhất trong điều chỉnh hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics.

Hệ thống pháp luật có vai trò to lớn đối với kinh doanh dịch vụ logistics vì sự tác động tới tốc độ vận hành của các hoạt động bên trong quy trình ngành này.

Mặc dù, văn bản quy phạm pháp luật hiện hành đã có nhiều lần sửa đổi, bổ sung nhưng thực tế đã chứng minh rằng không chỉ riêng ngành logistics mà các ngành khác được điều chỉnh bởi Luật Thương mại 2005 đã không còn đáp ứng được với nhu cầu thực tế. Kể từ khi khái niệm đầu tiên về logistics được xuất hiện chính thức trong LTM thì cho đến nay cơ chế quản lý đối với việc kinh doanh dịch vụ logistics không có sự thay đổi nhiều. Bên cạnh đó, phải chờ đợi thời gian rất lâu thì mới có một văn bản dưới luật khác được bổ sung, song về mặt chất lượng vẫn chưa thực đảm bảo. Đồng thời, Chính phủ cũng cần sửa đổi, bổ sung khái niệm về dịch vụ logistics, hợp đồng dịch vụ logistics để phù hợp với thực tế đã thay đổi rất nhiều so với bối cảnh các khái niệm, quy định này được ra đời. Ngoài ra, đối với hợp đồng dịch vụ cũng cần ban hành mẫu hợp đồng dịch vụ cho công việc cụ thể để đảm bảo các quyền và nghĩa vụ của các bên được bảo vệ đầy đủ song cũng không tạo sự gò bó cho việc thỏa thuận giữa các bên. Đặc biệt, vấn đề về dịch vụ logistics trong thương mại điện tử còn chưa có quy định hay văn bản quy phạm pháp luật nào liên quan tới vấn đề e-logistics. Điều này sẽ dẫn tới nhiều rủi ro và các hoạt động liên quan tới lĩnh vực mới này chưa được quản lý một cách chặt chẽ mà xu hướng phát triển của không chỉ ngành logistics mà toàn bộ các ngành khác trong thương mại đều đã và đang diễn ra trên các nền tảng số hóa. Song, hai lĩnh vực logistics và e-logistics cũng cần được phân biệt rõ ràng để có cơ chế quản lý phù hợp, tránh cho người dân, cụ thể là những người kinh doanh và người sử dụng các dịch vụ này vì nhầm lẫn mà dẫn tới những hậu quả không đáng có. Vì vậy, Chính phủ cần ban hành các văn bản quy phạm pháp luật mới, sửa đổi các luật có liên quan để phù hợp với thực tiễn hơn.

Bốn là, ban hành các chính sách, hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp trong nước

Chính phủ cần có nhiều các chính sách hỗ trợ và phát triển các doanh nghiệp trong nước ta hơn nữa. Doanh nghiệp của nước ta phần lớn và chủ yếu là các doanh nghiệp có quy mô từ rất nhỏ, nhỏ đến vừa, rất hiếm các doanh nghiệp lớn có đủ tiềm lực để so sánh với các công ty nước ngoài. Thực tế cho thấy, các doanh nghiệp của Việt Nam đang ngày càng bị lép vế khi đa phần khách hàng lựa chọn sử dụng dịch vụ

cũng dần trở nên “khó tính” hơn và thông thường sẽ có xu hướng lựa chọn các công ty nước ngoài hơn.

Vi vậy, Chính phủ cần ban hành các chính sách thúc đẩy phù hợp, yêu cầu cốt yếu là sự ổn định và hiệu quả lâu dài để các doanh nghiệp trong nước có cơ sở, tiềm lực, khả năng cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài. Bên cạnh đó, các chính sách để thu hút đầu tư các doanh nghiệp nước ngoài tới Việt Nam yên tâm phát triển kinh tế cũng là vấn đề cấp thiết để cải thiện tiềm lực kinh tế đất nước.

Việt Nam đến nay đã tham gia rất nhiều tổ chức, công ước, hiệp định,... có liên quan tới ngành logistics nên cần có biện pháp, phương hướng điều chỉnh sao cho hài hòa hóa các quy định quốc tế với luật trong nước. Đồng thời, cần đặc biệt quan tâm tới các vấn đề về thuế - vấn đề hàng đầu các nhà đầu tư nước ngoài quan tâm khi quyết định đầu tư hay không. Theo đó, có thể học hỏi Singapore về ưu đãi thuế như thời gian được hưởng và tỷ lệ được hưởng thuế hay cơ chế mở, sẵn sàng tạo điều kiện, phân vùng khu kinh tế như Thái Lan.

Năm là, cần có các chính sách thúc đẩy và phát triển nguồn nhân lực

Nhờ có sự đầu tư hợp lý, luôn luôn thay đổi và áp dụng các kiến thức chuyên sâu mới, hiện đại nhất vào trong công tác đào tạo thì Singapore đã có được đội ngũ nhân lực chất lượng cao cấp. Vậy nên, tuy rằng là một quốc gia có diện tích khiêm tốn và không dồi dào về tài nguyên thiên nhiên nhưng nhờ có sự nỗ lực nâng cấp chất lượng nhân sự thì Singapore đã đem tên mình lên trên top đầu các quốc gia phát triển về logistics. Vì vậy, học hỏi điểm này, Chính phủ Việt Nam cần đầu tư và có các chính sách hỗ trợ đối với việc đào tạo nhân lực ngành logistics.

Bên cạnh đó, cần phối hợp với các cơ sở đào tạo về logistics là các trường đại học để liên tục sửa đổi, tối ưu giáo trình và môi trường học tập. Hiện nay, khi nói đến nguồn lao động của Việt Nam, các doanh nghiệp sẽ nghĩ ngay tới nguồn nhân lực giá rẻ nhưng với trình độ thấp. Theo đó, với chất lượng nguồn lao động như hiện nay thì chỉ có thể sử dụng phạm vi trong nước đối với các khâu có thể vận hành bằng chân tay, còn các khâu cần quản lý trình độ cao thì các doanh nghiệp trong nước vẫn phải sử dụng lao động nước ngoài. Điều này đã vô tình gây tốn kém, phát sinh thêm chi phí cũng như không tận dụng được tối đa nguồn nhân lực sẵn có. Hơn hết, điều dễ nhận thấy nhất ở đội ngũ nhân lực Việt Nam là tính kỷ luật và phong thái làm việc không

chuyên nghiệp. Mô hình chung, điều này đã dẫn tới tình trạng các doanh nghiệp của Việt Nam cũng mang các đặc điểm như vậy.

Do đó, song song với việc phát triển về cơ sở hạ tầng, công nghệ thì nhân lực ngành logistics cũng cần được chú trọng và đầu tư một cách hợp lý và có hiệu quả để tránh lãng phí, thất thoát nguồn ngân sách quốc gia. Đồng thời, các công ty, doanh nghiệp, thương nhân tham gia vào thị trường logistics và các cơ quan quản lý có trách nhiệm điều hành các hoạt động của ngành cũng cần có sự phối hợp với nhau để tăng hiệu quả quản lý nguồn nhân lực đất nước.

TIỂU KẾT CHƯƠNG III

Chương 3, trên cơ sở kết quả nghiên cứu của chương 2 em nhận thấy, nhìn chung nước ta đã có hệ thống pháp lý tương đối đầy đủ điều chỉnh dịch vụ logistics. Tuy nhiên, thực tế cho thấy vẫn còn quá nhiều bất cập và có thể đến nay chưa có biện pháp để xử lý tận gốc các vấn đề. Một trong những vấn đề nổi cộm là môi trường pháp lý và các chính sách hỗ trợ của nhà nước đôi khi còn chồng chéo, thiếu rõ ràng, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong quá trình hoạt động. Bên cạnh đó, việc thiếu hụt nguồn nhân lực chất lượng cao trong ngành logistics cũng là một vấn đề lớn. Mặc dù đã có nhiều nỗ lực trong việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực, nhưng vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu của thị trường. Nhiều doanh nghiệp phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt nhân viên có kỹ năng chuyên môn, kinh nghiệm thực tiễn và khả năng sử dụng công nghệ hiện đại. Ngoài ra, sự cạnh tranh khốc liệt từ các công ty logistics quốc tế cũng đặt ra nhiều thách thức cho các doanh nghiệp trong nước. Các công ty nước ngoài với tiềm lực tài chính mạnh, công nghệ tiên tiến và mạng lưới toàn cầu rộng lớn đã chiếm lĩnh thị phần đáng kể, khiến các doanh nghiệp logistics Việt Nam phải nỗ lực rất nhiều để có thể cạnh tranh. Trong bối cảnh đó, việc phát triển ngành logistics Việt Nam đòi hỏi một chiến lược toàn diện và đồng bộ hơn.

KẾT LUẬN

Ngành logistics ở Việt Nam là một ngành non trẻ, vẫn còn rất mới so với mặt bằng chung các ngành khác. Việt Nam có khả năng cũng như logistics có tiềm năng để phát triển hơn nữa với những thuận lợi đang có. Để phát triển kịp với tốc độ phát triển của thế giới, xa hơn là nhanh hơn tốc độ phát triển chung thì Việt Nam vẫn còn cả quãng đường dài phía trước. Muốn đạt được mục tiêu này thì cần sự chung tay của Chính phủ, cá nhân, tổ chức không chỉ trong ngành logistics mà mọi ngành nghề cũng cần hỗ trợ cho sự phát triển này. Việt Nam cần tiếp tục hoàn thiện mình về chính sách pháp luật, cơ sở hạ tầng, con người – nhân lực và khai thác hiệu quả yếu tố vị trí địa lý nhiều hơn nữa.

Bên cạnh đó, Chính phủ cần ban hành các chính sách mới để cải thiện, sửa đổi tình hình những điểm còn hạn chế, bất cập tức giảm thiểu rủi ro, chi phí và tiết kiệm thời gian cho ngành logistics. Cùng với đó, các chính sách ưu đãi, hỗ trợ là vô cùng cần thiết để thúc đẩy nội lực bên trong là các doanh nghiệp trong nước và thu hút nội lực bên ngoài là các doanh nghiệp, tập đoàn nước ngoài.

Việt Nam trong tương lai cần liên tục học hỏi và cập nhật những kiến thức mới, xu hướng phát triển của nền kinh tế, cơ cấu ngành logistics thế giới để có cho mình định hướng phát triển phù hợp. Nền công nghiệp 4.0 đang dần dần thay đổi toàn bộ bộ mặt của nền kinh tế thì ngành logistics sẽ là ngành có sự thay đổi nhiều nhất khi chuyển đổi từ cách thức truyền thống sang hình thức điện tử trực tuyến và các công nghệ hiện đại, số hóa, tự động hóa cũng được áp dụng vào hầu hết các hoạt động của logistics. Do đó, Việt Nam cần liên tục và nhanh chóng thay đổi mình luôn luôn mới, luôn luôn cập nhật và cấp tiến sao cho đáp ứng được với nhu cầu xã hội.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Quốc Hội (2015), Bộ luật Dân sự;
2. Quốc Hội (2005), Luật Thương mại;
3. Chính phủ (2017), Nghị định số 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics;
4. Chính phủ (2017), Nghị định số 38/2017/NĐ-CP về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn;
5. Thủ tướng Chính phủ (2017), Quyết định số 200/QĐ-TTg về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025;
6. Thủ tướng Chính phủ (2017), Quyết định số 221/QĐ-TTg sửa đổi, bổ sung quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025;
7. Bộ Chính trị (2019), Nghị quyết số 52-NQ/TW về một số chủ trương, chính sách chủ động tham gia cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư;
8. TS. Phan Văn Hòa (Chủ biên), “Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam”, NXB Lao động – Xã hội;
9. Vũ Mạnh Hùng (2017), “Các vấn đề pháp lý về dịch vụ logistics”, khóa luận tốt nghiệp;
10. Phạm Thị Phương Dung (2018), pháp luật về kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam”, khóa luận tốt nghiệp;
11. Bộ Công Thương (2023), “Báo cáo logisites Việt Nam”, NXB Công Thương;
12. Bộ Công thương (2024). “Báo cáo tình hình thị trường logistics Trung Quốc và các lưu ý đối với Việt Nam, tháng 1/2024);
13. Website:
https://vi.wikipedia.org/wiki/Quan_h%E1%BB%87_ngo%E1%BA%A1i_giao_c%E1%BB%A7a_Vi%E1%BB%87t_Nam;
14. Website: <https://vneconomy.vn/doi-moi-sang-cao-cua-viet-nam-doi-dien-voi-nhieu-thach-thuc.htm>;
15. Website:
<https://baodautu.vn/thu-truong-tran-duy-dong-hoan-thien-chinh-sach-phap-luat-ve-dich-vu-logistics-d200150.html>;

16. Website:

https://vi.wikipedia.org/wiki/%C4%90%E1%BB%8Ba_l%C3%BD_Trung_Qu%E1%BB%91c;