

Tỷ lệ % chi phí logistics trong GDP của một số nước: Australia khoảng 9%, Brazil, Mexico 15-17%(1), Thái Lan 19% (2005)(2), châu Âu 12% (2006-2008) và Trung Quốc 21,3% (2004). Ước tính của Việt Nam là 20-25%(3), quá cao so với mặt bằng chung của thế giới.

Vậy, có những hướng giải quyết nào cho tình trạng này?

1. Giảm chi phí vận tải trong logistics



Chi phí vận tải (Transport Costs) chiếm phần chính trong chi phí logistics. Ví dụ của Thái Lan năm 2006, chi phí vận tải là 49% (1), của Hoa Kỳ năm 2011 là 62,8% (2), của Việt Nam khoảng 60% (3). Vận tải là hoạt động kinh tế quan trọng nhất trong các hoạt động logistics. Khoảng 1/3 đến 2/3 chi phí logistics của doanh nghiệp là chi phí vận tải (4). Chính vì vậy việc cắt giảm chi phí vận tải có tầm quan trọng trong việc cắt giảm chi phí logistics.

Tuy nhiên, có một mối liên hệ mật thiết, bù trừ lẫn nhau giữa chi phí vận tải và chi phí tồn kho chủ động (Inventory Costs). Chi phí vận tải phụ thuộc vào thời gian, quãng đường và giá trị, khối lượng hàng hóa, vật tư. Hàng hóa có khối lượng nhỏ, giá trị thấp thì chi phí vận tải thấp. Ngoài ra, khoảng cách, vị trí của các kho chứa hàng hóa cũng như các trung tâm phân phối so với nơi sản xuất cũng quyết định chi phí vận tải. Vận tải có vai trò quan trọng trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ logistics và năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp sản xuất cũng như các

nhà kinh doanh xuất nhập khẩu hàng hóa vì nó vận chuyển hàng hóa, vật tư đến đúng nơi mà khách hàng cần chúng và đúng thời gian với chi phí thấp nhất. Dịch vụ tốt nhất và chi phí thấp nhất cho khách hàng là mục tiêu của logistics thương mại. Không có hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải phát triển hoàn chỉnh thì hoạt động logistics nói chung và hoạt động vận tải nói riêng không thể phát huy hết tính ưu việt của mình. Vì vậy, việc cải tiến hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đóng một vai trò quan trọng trong việc hạ chi phí vận tải hàng hóa. Việc chọn phương thức vận tải thích hợp, một công việc hàng đầu của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, cũng là yếu tố giúp giảm chi phí vận tải. Thuê ngoài (out-sourcing) nhằm tận dụng tính chuyên nghiệp của các nhà cung cấp dịch vụ logistics sẽ góp phần giảm chi phí vận tải.

Tổng chi phí vận tải bao gồm chi phí vận tải ban đầu (chi phí vận chuyển hàng hóa thành phẩm từ nhà máy và các nhà bán buôn đến kho chứa hàng) và chi phí vận tải sau đó (chi phí vận chuyển hàng thành phẩm tới tay người tiêu dùng). Chi phí vận tải trong chi phí logistics thương mại bao gồm tổng chi phí của người chuyên chở của các phương thức vận tải, gồm vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường ống và vận tải nội địa và vận tải quốc tế hàng hóa bằng đường không cũng như các chi phí giao nhận và chi phí có liên quan đến người gửi hàng (xếp dỡ phương tiện vận tải và hoạt động của bộ phận giao thông).

Hiện nay, khoảng 90% hàng hóa xuất nhập khẩu của nước ta được chuyên chở bằng đường biển; vận tải đường bộ chiếm khoảng 75% hàng hóa vận tải nội địa. Việc thuê ngoài vận tải cũng chưa phát triển. Việc liên kết của các phương thức vận tải còn là khâu yếu kém. Vận tải đa phương thức chưa phát triển. Giá cước vận tải chưa thực sự cạnh tranh. Chất lượng dịch vụ vận tải chưa đáp ứng yêu cầu của khách hàng về đúng thời gian. Đây là những đặc điểm nổi bật của hoạt động vận tải nước ta cần được chú ý trong quá trình nghiên cứu để giảm chi phí vận tải.

2. Chuyên nghiệp hóa nhân lực

Hiện nay nhiều công ty Việt Nam chưa phát huy hết những lợi thế do logistics đem lại, thậm chí có doanh nghiệp (DN) chưa nhìn thấy vai trò quan trọng của logistics trong việc giảm chi phí sản xuất kinh doanh. Trong khoảng 1.000 DN logistics hiện nay thì các DN hoạt động giao nhận là chủ yếu, chưa có các DN logistics thực sự, tạo được mối liên kết hệ thống như các DN ngoại đang làm.



Càng chuyên nghiệp hóa trong việc cung ứng dịch vụ thì chi phí logistics sẽ càng giảm.

Việt Nam đang có khoảng 1,5 triệu lao động làm nghề logistics. Trong đó, đầu tàu kinh tế TP.HCM chiếm khoảng 40%, tương đương 600.000 lao động. Nguồn cung cấp nhân lực cho ngành logistic chỉ đáp ứng được khoảng 40% nhu cầu, trong khi tốc độ tăng trưởng trung bình của ngành logistic mỗi năm tăng 20-25%.

Theo khảo sát của Viện Nghiên cứu phát triển TP.HCM về chất lượng nhân lực logistics cho thấy, 53,3% DN thiếu đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn và kiến thức về logistics, 30% DN phải đào tạo lại nhân viên và chỉ có 6,7% DN hài lòng với chuyên môn của nhân viên.

Các chuyên gia trong ngành logistics nhận định, các doanh nghiệp Việt Nam hiện nay, xét về quy mô vẫn rất nhỏ bé, ngoại trừ vài chục doanh nghiệp Nhà nước và cổ phần là tương đối lớn, số còn lại nhân lực ít trang thiết bị, phương tiện, cơ sở hạ tầng còn thấp kém, chủ yếu mua bán cước tàu biển, cước máy bay, đại lý khai quan và dịch vụ xe tải... Hoạt động thiếu đồng bộ, manh mún, chưa chuyên nghiệp nên chậm thu hồi vốn, chi phí cao

3. Quy hoạch giao thông đồng bộ



Tại Việt Nam, hàng hóa phải đi qua quá nhiều trung gian, từ khâu cung ứng nguyên liệu cho sản xuất, đến khâu phân phối hàng hóa tới tay người tiêu dùng, làm tăng chi phí giao dịch, tăng giá bán. Năm 2011 chi phí logistics ước tính hơn 25 tỉ USD.

Một trong những nguyên nhân dẫn đến tình trạng chi phí logistics cao nữa là do các DN chỉ chú trọng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ mà không mặn mà với đường thủy, hàng không... Ông Thái Văn Chung, Tổng Thư ký Hiệp hội vận tải hàng hóa TPHCM cho rằng, cơ sở hạ tầng GTVT trong nước chưa tạo được hệ thống hoàn chỉnh đủ mạnh, liên kết giữa các tỉnh, các vùng để khai thác các thế mạnh riêng.

Bên cạnh đó, nhiều khu công nghiệp xây dựng xong nhưng chưa có đường giao thông hoặc các khu công nghiệp bố trí quá xa hệ thống cảng biển, làm chi phí vận chuyển hàng hóa tăng lên. Ngoài ra, sự kết hợp các phương thức vận tải khác nhau (vận tải đa phương thức) để kết hợp các ưu điểm của từng phương thức vận tải cũng chưa phổ biến ở VN. Vì những lý do đó, tổng phí logistics (phần lớn là chi phí vận tải) rất cao.