

ĐỀ TÀI: LOGISTICS- CÓ HAY KHÔNG NHỮNG THÁCH THỨC VÀ RÀO CẢN

Ông Trần Văn Thanh hiện đang có trong tay một số vốn là 20 tỷ đồng và muốn thành lập một công ty kinh doanh về việc vận chuyển kho bãi...còn gọi là dịch vụ logistics. Tuy nhiên, ông còn có nhiều thắc mắc xung quanh những qui định của pháp luật dành cho loại hình kinh doanh này. Thắc mắc trên đã được ông mang đến văn phòng luật sư Hoàng Minh Duy. Và sau đây, chúng ta cùng theo dõi cuộc trao đổi giữa luật sư Duy và ông Thanh.

Ông Thanh:” Trước tiên, tôi muốn hiểu rõ logistics là gì và những điều kiện cần có để kinh doanh dịch vụ này.”

Luật sư:

❖ Theo điều 233 luật Thương mại: dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao.

Điều kiện cần có để kinh doanh dịch vụ này:

1.Đối với thương nhân kinh doanh các loại dịch vụ logistics chủ yếu:

Thương nhân kinh doanh các loại dịch vụ logistics chủ yếu phải đáp ứng các điều kiện: phải là doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh hợp pháp theo pháp luật Việt Nam; có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu. Thương nhân nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics ngoài việc đáp ứng các điều kiện trên, chỉ được kinh doanh các dịch vụ logistics khi tuân theo những điều kiện cụ thể sau đây:

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ bốc dỡ hàng hoá thì chỉ được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%.

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ kho bãi thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%; hạn chế này chấm dứt vào năm 2014.

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ đại lý vận tải thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%, được thành lập công ty liên doanh không hạn chế tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài kể từ năm 2014.

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ bổ trợ khác thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%; hạn chế này là 51% kể từ năm 2010 và chấm dứt hạn chế vào năm 2014.

2. Đối với thương nhân kinh doanh các dịch vụ logistic liên quan đến vận tải.

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic liên quan đến vận tải phải đáp ứng các điều kiện sau đây: Là doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh hợp pháp theo pháp luật Việt Nam; tuân thủ các điều kiện về kinh doanh vận tải theo quy định của pháp luật Việt Nam. Thương nhân nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics ngoài việc đáp ứng các điều kiện quy định trên chỉ được kinh doanh các dịch vụ logistics khi tuân theo những điều kiện cụ thể sau đây:

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hải thì chỉ được thành lập công ty liên doanh vận hành đội tàu từ năm 2009, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%; được thành lập liên doanh cung cấp dịch vụ vận tải biển quốc tế trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%, hạn chế này chấm dứt vào năm 2012.

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải thủy nội địa thì chỉ được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%.

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thì thực hiện theo quy định của Luật hàng không dân dụng Việt Nam.

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải đường sắt thì chỉ được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%.

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải đường bộ thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%; hạn chế này là 51% kể từ năm 2010.

Không được thực hiện dịch vụ vận tải đường ống, trừ trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác.

3. Đối với thương nhân kinh doanh các loại dịch vụ logistics liên quan khác.

Thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-s-tíc liên quan khác phải là doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh hợp pháp theo pháp luật Việt Nam. Thương nhân nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics chỉ được kinh doanh các dịch vụ logistics khi tuân theo những điều kiện cụ thể sau đây:

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật: đối với những dịch vụ được cung cấp để thực hiện thẩm quyền của Chính phủ thì chỉ được thực hiện dưới hình thức liên doanh sau ba năm hoặc dưới các hình thức khác sau năm năm, kể từ khi doanh nghiệp 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 kiểm tra và phân tích 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.

✓ Trường hợp kinh doanh dịch vụ bưu chính, dịch vụ thương mại bán buôn, dịch vụ thương mại bán lẻ thực hiện theo quy định riêng của Chính phủ.

Không được thực hiện các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác, trừ trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác.

Ông Thanh: “*Vậy khi tham gia vào logistics thì thương nhân sẽ có những quyền và nghĩa vụ gì?*”

Luật sư:

Luật Thương mại quy định: trừ trường hợp có thỏa thuận khác, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có các quyền và nghĩa vụ sau đây:

- ❖ Được hưởng thù lao dịch vụ và các chi phí hợp lý khác.
- ❖ Trong quá trình thực hiện hợp đồng, 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.
- ❖ Khi xảy ra 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 thỏa 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.

Ông Thanh: “*Thế tôi có phải chịu trách nhiệm hoàn toàn về những tổn thất trong quá trình tổ chức vận tải hay không?*”

Luật sư: “Không hẳn là thế. Luật thương mại Việt Nam và Nghị định cũng có những qui định giới hạn trách nhiệm cùng một số trường hợp miễn trách nhiệm cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

- Giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics liên quan đến vận tải thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan về giới hạn trách nhiệm trong lĩnh vực vận tải.
- Giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không thuộc phạm vi quy định trên đây do các bên thỏa thuận. Trường hợp các bên không có thỏa thuận thì thực hiện như sau:
 - + Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về giá trị của hàng hoá 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 giá trị của hàng hoá và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm là toàn bộ giá trị của hàng hoá đó.

- Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic 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.

Theo quy định tại Luật Thương mại 2005 (Điều 294), thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic được miễn trách nhiệm đối với hành vi vi phạm trong các trường hợp sau:

❖ Bên vi phạm hợp đồng được miễn trách nhiệm trong các trường hợp sau đây:

- 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 vi phạm hợp đồng có nghĩa vụ chứng minh các trường hợp miễn trách nhiệm.

Để được miễn trách nhiệm trong các trường hợp trên, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics phải thực hiện việc thông báo và xác nhận trường hợp miễn trách nhiệm như sau:

- Bên vi phạm hợp đồng phải thông báo ngay bằng văn bản cho bên kia về trường hợp được miễn trách nhiệm và những hậu quả có thể xảy ra.

- Khi trường hợp miễn trách nhiệm chấm dứt, bên vi phạm hợp đồng phải thông báo ngay cho bên kia biết; nếu bên vi phạm không thông báo hoặc thông báo không kịp thời cho bên kia thì phải bồi thường thiệt hại.

- Bên vi phạm có nghĩa vụ chứng minh với bên bị vi phạm về trường hợp miễn trách nhiệm của mình.

Ngoài những trường hợp miễn trách nhiệm quy định tại Điều 294 của Luật Thương mại năm 2005, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không phải chịu trách nhiệm về những tổn thất đối với hàng hoá phát sinh trong các trường hợp sau đây:

- 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 Tòa án trong thời hạn chín tháng, kể từ ngày giao hàng.

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không phải chịu trách nhiệm về việc mất khoản lợi đáng lẽ được hưởng của khách hàng, về sự chậm trễ hoặc thực hiện dịch vụ logistics sai địa điểm không do lỗi của mình.

• Tuy nhiên, hiện nay dịch vụ logistics vẫn còn những khó khăn và hạn chế trong cả lĩnh vực kinh tế lẫn pháp luật Việt Nam:

Trong lĩnh vực kinh tế, với doanh số hàng tỷ USD, dịch vụ này rất hấp dẫn các nhà đầu tư và họ đang đầu tư và kinh doanh sôi động tại Việt Nam. Tuy nhiên, điều đáng nói là các DN trong nước hiện đang thua hoàn toàn trên thị trường này, nguồn lợi lớn từ dịch vụ logistics đang chảy vào túi các đại gia nước ngoài, DN Việt Nam đang làm thuê trên sân nhà.

Sở dĩ logistics là một dịch vụ quan trọng, thị trường lớn bởi sự phát triển của nó có ý nghĩa đảm bảo cho việc vận hành sản xuất, kinh doanh các dịch vụ khác được đảm bảo về thời gian và chất lượng. Logistics phát triển tốt sẽ mang lại khả năng tiết giảm chi phí, nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ.

Thực tế cho thấy với một nền sản xuất phát triển mạnh mẽ, nhu cầu xuất nhập khẩu tăng cao. Nếu chỉ tính theo tỷ lệ trên đây thì phí dịch vụ logistics trên thị trường Việt Nam có một doanh số khổng lồ và hứa hẹn tốc độ tăng trưởng rất mạnh mẽ. Dịch vụ logistics ở Việt Nam chiếm khoảng từ 15-20% GDP. Ước tính GDP nước ta năm 2006 khoảng 57,5 tỷ USD. Như vậy, chi phí logistics chiếm khoảng 8,6-11,1 tỷ USD. Đây là một khoản tiền rất lớn. Nếu chỉ tính riêng khâu quan trọng nhất trong logistics là vận tải, chiếm từ 40-60% chi phí thì cũng đã là một thị trường dịch vụ khổng lồ.

Nhưng nhìn về khía cạnh kinh tế, logistics ở Việt Nam đang phải đối đầu với những khó khăn và thách thức sau:

- ✓ Tầm quan trọng và cơ hội phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam đã được khẳng định. Tuy nhiên, điều đáng nói là nguồn lợi lớn từ dịch vụ này hiện không nằm trong tay các DN Việt Nam mà đang chảy về túi các đại gia nước ngoài. Một nguồn lợi lớn trên sân nhà chưa được các DN Việt Nam tận dụng mà họ đang là những người làm thuê cho các tập đoàn nước ngoài.

- ✓ Theo tính toán mới nhất của Cục Hàng hải Việt Nam, lĩnh vực quan trọng nhất trong logistics là vận tải biển thì DN trong nước mới chỉ đáp ứng chuyên chở được 18% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, phần còn lại đang bị chi phối bởi các DN nước ngoài. Điều này thực sự là một thua thiệt lớn cho DN Việt Nam khi có đến 90% hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển. Năm 2006 lượng hàng qua các cảng biển Việt Nam là 153 triệu tấn và tốc độ tăng trưởng lên đến 19,4%. Đây thực sự một thị trường mơ ước mà các tập đoàn nước ngoài đang thèm muốn và tập trung khai phá.

- ✓ Thực trạng trên bắt nguồn từ việc dịch vụ logistics của các doanh nghiệp Việt Nam mới đang ở giai đoạn phôi thai, phần lớn hệ thống logistics chưa được thực hiện một cách thống nhất. Thị trường dịch vụ logistics Việt Nam có 800 DN nhưng đa phần đều nhỏ bé, hạn chế về vốn, công nghệ và nhân lực. Bên cạnh đó, cũng phải nói đến cơ sở hạ tầng về vận tải còn nghèo nàn quy mô nhỏ bố trí bất hợp lý, kho hàng còn yếu kém.

- ✓ Điều đáng nói, trong khi DN trong nước còn non yếu, chưa có sự liên minh, liên kết thì lại xuất hiện kiểu kinh doanh chộp giật, manh mún, cạnh tranh theo kiểu hạ giá thành để làm đại lý cho nước ngoài một cách không lành mạnh. Trong khi đó, các hãng cung cấp dịch vụ logistics nước ngoài đã đổ xô vào thị trường chúng ta, hầu hết các tên tuổi lớn đã có mặt và ăn nên làm ra trên thị trường Việt Nam, gây sức ép lớn cho chính các DN trong nước.

Những khó khăn và hạn chế trong luật pháp Việt Nam:

1. Về vấn đề giấy phép kinh doanh (ĐKKD) logistics:

- Tổng quan: Rắc rối, rườm rà, nhiều khâu=> làm khó doanh nghiệp
- Chi tiết: Logistics là 1 ngành nghề kinh doanh có điều kiện nghĩa là ngoài GPKD, doanh nghiệp cần có thêm một số chứng chỉ hành nghề. Tuy nhiên các cơ quan chính phủ đã không hiểu hết được thực trạng, nguồn lợi to lớn mà logistics mang lại nên đã đặt ra những điều kiện mà doanh nghiệp khó lòng đáp ứng và đôi khi lại không cần thiết.

- ❖ Chủ doanh nghiệp sau khi đăng kí kinh doanh tại sở kế hoạch đầu tư phải xin được giấy phép kinh doanh đa phương thức của Bộ GTVT cấp, giấy phép đại lý làm thủ tục hải quan do cục Hải quan cấp, GPKD kho hải quan, điếm thông quan ngoài khu vực cửa khẩu và cảng cạn....

- ❖ Một số chứng từ trong hồ sơ xin phép DN phải xuất trình được "bản kê khai tài sản doanh nghiệp do cơ quan tài chính quản lý doanh nghiệp xác nhận"..... trong khi đó thực tế ở Việt Nam ;đặc biệt khu vực tư nhân không có cơ quan này

- ❖ Để đủ điều kiện làm đại lý hải quan DN phải có một nhân viên làm trong lĩnh vực hải quan (được cấp chứng chỉ nghiệp vụ hải quan sau khi tham gia 1 khóa học do cơ quan hải quan tổ chức)

=> DN phải mất rất nhiều thời gian để ĐKKD (thực tế các DN này vẫn hoạt động không giấy phép)

2. Về vấn đề làm ăn với đối tác nước ngoài :trong khi làm ăn với nước ngoài DN thường không nắm rõ các điều ước quốc tế,tập tục hải quan.Các văn bản luật lại quá sơ sài thiếu chi tiết làm doanh nghiệp không có một cơ sở pháp lý.Thực tế trong các vụ làm ăn DN chịu rất nhiều rủi ro khi không nắm luật quốc tế.Rõ ràng là luật định về vấn đề này của Việt Nam vô tình đem nguồn lợi dâng cho đối tác nước ngoài.

3. Rất nhiều qui định thiếu hợp lý dẫn đến những tình huống "dở khóc dở cười":

- ❖ Quy định về tải trọng :sự chông chéo và thiếu nhất quán của các quy định về pháp luật.

- ❖ Nhiều DN phải hủy hợp đồng hoặc không dám nhận hợp đồng vận chuyển hàng về các tỉnh ĐB Sông Cửu Long vì những qui định của nhà nước về tải trọng vận chuyển hàng hóa qua cầu đường

- ❖ Đường cấm biển báo tải trọng đường,cầu cấm biển báo tải trọng cầu làm cho các xe đang vận chuyển không đáp ứng được "những biển báo"!!! Và họ buộc lòng phải vi phạm pháp luật mà không thể hạ tải hay tháo dỡ hàng.

4. Về cạnh tranh giữa các doanh nghiệp:

- ❖ Vì không nằm trong các danh mục hàng hóa do nhà nước qui định nên giá dịch vụ cảng biển Việt Nam hoàn toàn do các doanh nghiệp tự quyết định. Điều này một mặt tạo điều kiện cho doanh nghiệp kinh doanh nhưng một mặt cũng đem lại những bất cập:doanh nghiệp lao vào cuộc chiến giảm giá cước vô tội vạ làm giảm đi phần giá trị gia tăng mà logistics mang lại. Như vậy từ mục đích tạo lập môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp thì đã bị biến thành sự cạnh tranh thiếu lành mạnh.

- ❖ Tình trạng trên còn dẫn đến những nguy cơ bị các tập đoàn đa quốc gia lợi dụng để chiếm lĩnh thị phần, ngư ông đắc lợi.

5. Luật Hàng hải Việt Nam còn đứng ngoài quá nhiều công ước quốc tế:

❖ Những công ước quốc tế thường quy định những tiêu chuẩn về môi trường như chất lượng sơn tàu,

❖ Lực lượng an ninh cảng biển của nước ngoài thường rất "chú ý" đến tàu Việt Nam, những qui định lỏng lẻo của pháp luật Việt Nam đã giảm đi năng lực cạnh tranh quốc tế. Tệ hơn khi tàu bị giữ lại thì rất nhiều khoản chi phí mà doanh nghiệp phải chịu. Từ đó làm cho doanh nghiệp rất ngại làm ăn ở nước ngoài. Doanh nghiệp chỉ dám làm ăn trong nội địa, vốn dĩ đã thiếu lành mạnh, hoạt động thiếu hiệu quả.

6. Những quy định về thuế rất bất hợp lý: giá mua và giá bán được coi là bí mật kinh doanh của mỗi doanh nghiệp. Thế nhưng Bộ Tài chính lại yêu cầu các doanh nghiệp giao nhận vận tải quốc tế phải khai báo những thông tin này ngay trong hợp đồng và... hóa đơn tài chính. Đó là nội dung Công văn 15448/BTC - TCT ngày 2/11/2009 về việc thu thuế giá trị gia tăng (GTGT) 10% trên chênh lệch giữa giá bán và giá mua cước vận tải quốc tế (VTQT). Điều này trái với thông lệ quốc tế, hơn nữa Luật thuế GTGT quy định thuế suất 0% đối với vận tải quốc tế. Rõ ràng luật đã chồng chéo lên nhau làm cho doanh nghiệp tiến thoái lưỡng nan.

7. Về hành lang pháp lý: thực ra Logistics mới chỉ được công nhận là một hành vi thương mại trong Luật Thương mại sửa đổi có hiệu lực từ ngày 1-1-2006. Tháng 9-2007 vừa qua, Chính phủ mới ban hành Nghị định 140 "Quy định chi tiết thi hành 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", như vậy trong lĩnh vực mang lại lợi nhuận rất lớn này qui định còn rất sơ sài. Doanh nghiệp thực sự gặp khó khăn lớn trong việc sử dụng luật để bảo vệ quyền lợi cho mình.

Ông Thanh: "Xin cảm ơn luật sư đã làm sáng tỏ những khúc mắc của tôi. Nếu có những thắc mắc khác tôi sẽ liên lạc với luật sư."

Luật sư: "Hy vọng những tư vấn của tôi sẽ có thể giúp ích cho ông trong hoạt động kinh doanh. Chúc ông thành công".

NHẬN XÉT

Qua mẫu đối thoại tư vấn luật ở trên, chúng ta thấy rằng: logistic là một ngành đầy tiềm năng phát triển nhưng vẫn chưa nhận được sự hỗ trợ đầy đủ của một hành lang pháp lý cụ thể, sâu sát. Chúng ta đang tự đánh mất dần lợi thế to lớn của mình, vô tình dâng nguồn lợi to lớn cho các công ty quốc tế, tập đoàn xuyên quốc gia. Chính vì thế, chúng ta cần phải học hỏi những kinh nghiệm thực tế từ các tập đoàn logistic lớn ở các nước trên thế giới. Có thể nói, hiện nay khu vực Bắc Mỹ và châu Âu có ngành dịch vụ logistic phát triển trên thế giới. Ở châu Á thì Singapore cũng là một nước có nền công nghiệp- dịch vụ logistic phát triển vượt bậc. Điểm nổi bật trong

kinh nghiệm phát triển logistics của Singapore là chính sách cảng mở và đầu tư xây dựng các trung tâm phân phối vùng. Nhà nước cho phép xây dựng các trung tâm cung cấp dịch vụ và phân phối hàng hóa, các trung tâm này cung cấp cho khách hàng của mình những thông tin liên quan cần thiết. Ngoài ra, hoạt động hiệu quả của hiệp hội logistics Singapore đóng vai trò quan trọng trong quản lý, điều hòa hoạt động của các thành viên, đồng thời hiệp hội cũng thống nhất quy định các chi phí liên quan đến giao nhận, chuyển tải. Nhờ thế nên Singapore đã trở thành trung tâm logistics lớn nhất Đông Nam Á với hơn 12 triệu TEOs container thông qua cảng biển quốc tế và hơn 1,2 triệu tấn hàng vận tải qua sân bay Changi mỗi năm.

Mặc dù còn nhiều hạn chế về mặt kinh tế lẫn hành lang pháp lý, hiện nay ngành công nghiệp-dịch vụ logistics ở Việt Nam đang có những bước chuyển đổi mới. Đánh dấu cho bước chuyển đổi đó là vào ngày 14/05/2007, 4 doanh nghiệp hàng đầu trong lĩnh vực phân phối của Việt Nam là Satra, Hapro, Saigon Co.op và Phú Thái Group đã liên kết lại và chính thức ra mắt Công ty cổ phần Đầu tư và Phát triển hệ thống phân phối Việt Nam với tổng số vốn đầu tư lên đến 6000 tỷ đồng. Đây được xem là mở đầu cho một kỷ nguyên mới của ngành phân phối ở nước ta với hy vọng Việt Nam sẽ trở thành: "Wall Mart của Việt Nam".

Hết

Tài liệu tham khảo:

1. Văn bản pháp luật dành cho học phần Luật kinh tế-NXB Phương Đông.
2. Nghị định của Chính phủ ban hành về điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics.
3. Những kinh nghiệm phát triển Logistics trên thế giới- trang vietmarine.org.
4. Thực trạng Logistics- trang vietbao.net
5. Trang vietship.vn