VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

NCS. VŨ THỊ QUẾ ANH

PHÁT TRIỂNLOGISTICS Ở MỘT SỐ NƯỚC ĐÔNG NAM Á - BÀI HỌC KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI VIỆT NAM

LUẬN ÁN TIẾN SỸ KINH TẾ

HÀ NỘI - 2014

VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

NCS. VŨ THỊ QUẾ ANH

PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở MỘT SỐ NƯỚC ĐÔNG NAM Á - BÀI HỌC KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI VIỆT NAM

Chuyên ngành : Kinh tế Thế giới và Quan hệ Kinh tế Quốc tế
Mã số : 62.31.07.01

LUẬN ÁN TIẾN SỸ KINH TẾ

NGƯỜI HƯỚNG DẪN: 1. GS. TS. Nguyễn Xuân Thắng
2. PGS. TS. Phạm Thị Thanh Bình

HÀ NỘI - 2014

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu nêu trong luận án là trung thựcvà có nguồn gốc rõ ràng. Những kết luận của luận án chưa từng được công bố trong bất kỳ một công trình nào khác.

Tác giả luận án

Vũ Thị Quế Anh

MỤC LỤC

DANH MỤC BẢNG BIỂU **1**

DANH MỤC BIỂU ĐỒ - SƠ ĐỒ **2**

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT **3**

MỞ ĐẦU **1**

1. Tính cấp thiết của đề tài **1**

2. Tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước liên quan đến đề tài Luận án **3**

3. Mục đích nghiên cứu và câu hỏi nghiên cứu của Luận án **10**

3.1. Mục đích nghiên cứu 10

3.2. Câu hỏi nghiên cứu 10

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu **11**

4.1. Đối tượng nghiên cứu 11

4.2. Phạm vi nghiên cứu 11

5. Phương pháp nghiên cứu **12**

6. Đóng góp mới của Luận án **12**

7. Kết cấu nội dung Luận án **13**

CHƯƠNG 1 ..... **14**

MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN CƠ BẢN VỀ LOGISTICS **14**

VÀ PHÁT TRIỂN LOGISTICS QUỐC GIA **14**

1.1. Một số vấn đề lý luận cơ bản về logistics **14**

1.1.1. Nguồn gốc và bản chất của logistics trong lĩnh vực kinh tế 14

1.1.2. Khái niệm logistics 15

1.1.3. Các hoạt động logistics chủ yếu 20

1.1.4. Vai trò của logistics 26

1.1.5. Phân loại logistics 33

1.2. Sự hình thành và phát triển ngành dịch vụ logistics trong nền kinh tế **35**

1.3. Phát triển logistics quốc gia **38**

1.3.1. Các yếu tố cấu thành hệ thống logistics quốc gia 38

1.3.2. Nội dung phát triển logistics quốc gia 40

1.3.3. Các tiêu chí đánh giá sự phát triển logistics quốc gia 45

1.3.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển logistics quốc gia 51

CHƯƠNG 2 ..... **55**

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở SINGAPORE, MALAYSIA VÀ THÁI LAN **55**

2.1. Thực trạng phát triển logistics ở Singapore **55**

2.1.1. Một số đặc điểm địa lý, kinh tế, xã hội chủ yếu 55

2.1.2. Tình hình phát triển logistics ở Singapore 56

2.2. Thực trạng phát triển logistics ở Malaysia **69**

2.2.1. Một số đặc điểm địa lý, kinh tế, xã hội chủ yếu 69
2.2.2. Tình hình phát triển logistics ở Malaysia 71
2.3. Thực trạng phát triển logistics ở Thái Lan 85
2.3.1. Một số đặc điểm địa lý, kinh tế, xã hội chủ yếu 85
2.3.2. Tình hình phát triển logistics ở Thái Lan 86
2.4. Nguyên nhân của những thành công và hạn chế trong phát triển logistics tại Singapore, Malaysia và Thái Lan 102
2.4.1. Trường hợp Singapore 102
2.4.2. Trường hợp Malaysia 105
2.4.3. Trường hợp Thái Lan 110
CHƯƠNG 3 113
BÀI HỌC KINH NGHIỆM CỦA MỘT SỐ NƯỚC ĐÔNG NAM Á VÀ ĐỀ XUẤT NHẰM PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở VIỆT NAM 113
3.1. Thực trạng phát triển logistics ở Việt Nam 113
3.1.1. Hạ tầng cơ sở logistics 114
3.1.2. Khung thể chế logistics 121
3.1.3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics 124
3.1.4. Người sử dụng dịch vụ logistics 125
3.1.5. Đánh giá chung 127
3.2. Bài học rút ra cho Việt Nam từ kinh nghiệm phát triển logistics của Singapore, Malaysia, Thái Lan 130
3.2.1. Nhận thức đúng về vai trò của logistics trong phát triển kinh tế 130
3.2.2. Xây dựng và phát triển hạ tầng cơ sở vật chất 132
3.2.3. Phát triển hạ tầng cơ sở vật chất phải đi đôi với phát triển hạ tầng công nghệ thông tin 135
3.2.4. Xây dựng khung thể chế thuận lợi cho logistics 136
3.2.5. Phát triển logistics quốc gia thông qua phát triển thị trường dịch vụ logistics, phát triển nguồn cung và cầu logistics trong nền kinh tế 138
3.2.6. Lựa chọn phương hướng và lộ trình phát triển dựa trên điều kiện và năng lực kinh tế quốc gia 140
3.2.7. Có kế hoạch đầu tư phát triển theo từng giai đoạn phù hợp có tính đến sự phát triển dài hạn 141
3.2.8. Đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho sự phát triển logistics 142
3.2.9. Chính phủ cần nắm vai trò chủ đạo trong việc phát triển các nội dụng quan trọng liên quan đến sự phát triển logistics 142
3.3. Định hướng phát triển logistics ở Việt Nam 143
3.4. Một số đề xuất nhằm phát triển logistics ở Việt Nam 146
3.4.1. Nhóm đề xuất liên quan đến phát huy vai trò của Chính phủ 146
3.4.1.1. Đổi mới tư duy của Chính phủ và các nhóm đối tượng tham gia hoạt động logistics, tăng cường vai trò của Chính phủ 146

3.4.1.2.Lập kế hoạch, chuẩn bị nguồn lực con người và vật chất cho việc xây dựng và thực hiện kế hoạch phát triển logistics 147
3.4.2. Nhóm đề xuất liên quan đến phát triển hạ tầng cơ sở logistics 149
3.4.2.1.Đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở về giao thông vận tải 149
3.4.2.2.Đầu tư và khuyến khích ứng dụng công nghệ thông tin 153
3.4.3. Nhóm đề xuất liên quan đến xây dựng, điều chỉnh khung thể chế nhằm tạo lập môi trường thuận lợi cho logistics phát triển 154
3.4.3.1.Xây dựng khung thể chế pháp lý điều chỉnh hoạt động logistics thống nhất . 154
3.4.3.2.Hiện đại hóa hải quan và các thủ tục thông quan khác 155
3.4.3.3.Ban hành chính sách ưu đãi để thúc đẩy đầu tư vào logistics 157
3.4.4. Các đề xuất khác 157
KẾT LUẬN 160
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO 163
PHỤ LỤC 173

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1: Một số chỉ số kinh tế vĩ mô của Singapore 56
Bảng 2.2: So sánh điểm số Hạ tầng cơ sở của Singapore và một số nước trong đánh giá LPI của World Bank 59
Bảng 2.3: Đánh giá về chi phí, chất lượng dịch vụ hạ tầng cơ sở logistics của Singapore 60
Bảng 2.4: Đánh giá về khả năng truy xuất đơn hàng của Singapore 67
Bảng 2.5: Chỉ số LPI của Singapore các năm 2007, 2010 và 2012 69
Bảng 2.6: Một số chỉ số kinh tế vĩ mô của Malaysia 70
Bảng 2.7: So sánh sự thay đổi mức phí hạ tầng cơ sở vật chất của Malaysia giai đoạn 2007-2012 76
Bảng 2.8: Đánh giá chất lượng hạ tầng cơ sở của Malaysia 76
Bảng 2.9: Đánh giá những thay đổi trong môi trường logistics và tính hiệu quả của các quy trình logistics của Malaysia 79
Bảng 2.10: Khả năng cung ứng các loại hình dịch vụ logistics 3PL ở Malaysia (2004) ... 80
Bảng 2.11: Nhu cầu thị trường đối với dịch vụ logistics 3PL ở Malaysia (2004) 82
Bảng 2.12: So sánh chỉ số năng lực LPI của Malaysia với Singapore và Thái Lan 83
Bảng 2.13: Một số chỉ tiêu hiệu quả dịch vụ logistics Malaysia, 2007-2012 84
Bảng 2.14: Một số chỉ số kinh tế vĩ mô của Thái Lan 86
Bảng 2.15: Tổng đầu tư của Thái Lan phân bổ theo lĩnh vực, giai đoạn 2005-2009. 87
Bảng 2.16: Nguồn huy động vốn cho đầu tư của Nhà nước, 2005-2009 88
Bảng 2.17: Đánh giá về chi phí, chất lượng dịch vụ hạ tầng cơ sở của Thái Lan 91
Bảng 2.18: Thống kê sử dụng điện thoại và internet của Thái Lan năm 2010 93
Bảng 2.19: Kết quả khảo sát sử dụng internet trong các ngành kinh tế Thái Lan, 2010 ... 93
Bảng 2.20: Đánh giá về thủ tục hải quan, thông quan của Thái Lan, 2010-2012 96
Bảng 2.21: So sánh thủ tục hải quan, thông quan của Thái Lan với Việt Nam - Singpore – Malaysia, 2012 97
Bảng 2.22: Tỷ trọng chi phí logistics trong GDP của Thái Lan, 2001-2010 100
Bảng 2.23: Chỉ số LPI của Thái Lan các năm 2007, 2010 và 2012 101
Bảng 3.1: Trọng tải tàu cho phép và năng lực xếp dỡ của 5 cảng lớn nhất Việt Nam, năm 2011 114
Bảng 3.2: Khối lượng hàng tiếp nhận ở một số cảng Châu Á, năm 2008-2009 116
Bảng 3.3: So sánh chi phí, chất lượng dịch vụ hạ tầng của Việt Nam và một số nước, năm 2012. 120
Bảng 3.4: So sánh hiệu quả của các quy trình xuất nhập khẩu của Việt Nam với Singapore, Malaysia và Thái Lan, năm 2012 123

DANH MỤC BIỂU ĐỒ - SƠ ĐỒ

Hình 1.1: Vai trò của logistics trong các doanh nghiệp quy mô lớn và trung bình ở Phần Lan (2009) 29
Hình 1.2: Hệ thống Logistics quốc gia 38
Biểu đồ 2.1: Chỉ số LPI Singapore, 2012 69
Biểu đồ 2.3: Chỉ số LPI của Malaysia 2007 - 2010 – 2012 83
Biểu đồ 2.4: Chỉ số LPI Thái Lan 2007 - 2010 – 2012 101
Biểu đồ 3.1: So sánh chỉ số LPI 2012 của Việt Nam - Singapore - Thái Lan - Malaysia 128

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

1PL	:	The First Party Logistics	Logistics bên thứ nhất
2PL	:	The Second Party Logistics	Logistics bên thứ hai
3PL	:	The Third Party Logistics	Logistics bên thứ ba
4PL	:	Fourth Party Logistics	Logistics bên thứ tư
ADB	:	Asian Development Bank	Ngân hàng phát triển châu Á
ASEAN	:	Association of South East Asia Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
CIF	:	Cost, Insurance and Freight	Giá trên cơ sở incoterm bao gồm Giá + Vận chuyển + Bảo hiểm trả tới điểm đến. (Bên bán chịu các chi phí vận chuyển, bảo hiểm)
DWT	:	Deadweight Tonnage	Đơn vị quốc tế thể hiện trọng tải trong vận chuyển (tàu thủy) tương đương 1 tấn.
	:	E- Commerce	Thương mại điện tử
EDI	:	Electronic Data Interchange	Hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử
	:	E – Logistics	Logistics điện tử
FOB	:	Free On Board (Trước đây và tại một số nơi vẫn hiểu là Freight On Board với ý nghĩa tương tự)	Giá giao hàng lên tàu (theo incoterm 2010), theo đó bên mua phải chịu chi phí vận chuyển, bảo hiểm.
JIT	:	Just in time	Giao hàng đúng thời điểm
GDP	:	Gross Domestic Products	Tổng sản phẩm quốc nội
ICD	:	Inland Clearance Depot	Cảngthông quan nội địa (cảng cạn)
LPI	:	Logistics Performance Index	Chỉ số hiệu quả logistics
LSP	:	Logistics service provider	Nhà cung cấp dịch vụ logistics
MTO	:	Multimodal Transport Operator	Người kinh doanh vận tải đa phương thức
PD	:	Physical Distribution	Phân phối vật chất
TEU	:	Twenty-foot Equivalent Unit	Đơn vị áp dụng trong vận tải container. 1 TEU = dung tích một container tiêu chuẩn có chiều dài 20 feet.
SCM	:	Supply Chain Management	Quản trị chuỗi cung ứng
SWOT	:	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats	Mô hình phân tích SWOT: Điểm mạnh - Điểm yếu - Cơ hội - Thách thức
WB	:	World Bank	Ngân hàng thế giới
WTO	:	World Trade Organization	Tổ chức thương mại thế giới
WMS	:	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho bãi

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Logistics là hoạt động tối ưu hóa việc lưu trữ, vận chuyển hai chiều các tài nguyên (nguyên vật liệu, bán thành phẩm, thành phẩm, hàng hóa), tài chính, thông tin... từ nơi cung cấp đến kho chứa, qua các khâu của quá trình sản xuất, các nhà xưởng, các xí nghiệp, kho bãi, người bán buôn, người bán lẻ và đến người tiêu dùng. Thực chất logistics là các hoạt động phục vụ cho quá trình sản xuất vàlưu thông hàng hóa, ra đời và gắn liền với hoạt động sản xuất của doanh nghiệp từ hàng trăm năm nay. Logisticsngày càng phát triển với trình độ cao hơn, gồm nhiều hoạt động đa dạng hơn, phức tạp hơn, được chuyên môn hóa thành một ngành dịch vụ độc lập và nổi lên như là một vấn đề mới của nền kinh tế thế giới thu hút sự quan tâm đặc biệt của các doanh nghiệp và các chính phủ từ những thập kỷ cuối của thế kỷ XX cho đến nay.

Đối với nền kinh tế quốc dân, logistics đóng một vai trò quan trọng không thể thiếu trong sản xuất, lưu thông và phân phối. Các nghiên cứu gần đây cho thấy, chỉ riêng hoạt động logistics đã chiếm 10% - 15% GDP ở hầu hết các nước tại châu Âu, Bắc Mỹ và châu Á – Thái Bình Dương. Vì vậy, cải thiện hiệu quả hoạt động logistics sẽ góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế - xã hội cho mỗi quốc gia. Phát triển hệ thống logistics sẽ đảm bảo giải quyết hợp lý các vấn đề về giao thông vận tải, dịch vụ kho bãi, trung chuyển, hệ thống kiểm soát giá cả và tăng khả năng cạnh tranh về hàng hóa, dịch vụ của nền kinh tế.

Đối với doanh nghiệp, logistics giúp các nhà sản xuất tối ưu hóa mọi thao tác để tiết kiệm nguồn lực, chi phí và thời gian. Hơn nữa, trong quá trình cạnh tranh giữa những người sản xuất, khi máy móc thiết bị, công nghệ sản xuất đạt đến một trình độ nhất định và phổ cập, người có chi phí cho hoạt động logistics thấp nhất và thỏa mãn được nhu cầu khách hàng nhanh nhất sẽ là người chiếm ưu thế trong cạnh tranh. Đặc biệt, trong quá trình toàn cầu hóa, việc sản xuất, kinh doanh và tiêu thụ sản phẩm có liên quan đến nhiều quốc gia xa cách về không gian và thời gian đã làm cho quá trình sản xuất và sự vận động của hàng hóa trở nên phong phú và phức tạp hơn thì hoạt động logistics càng trở nên quan trọng, nó trở thành mối liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị toàn cầu.Vì thế, các nhà quản lý coi