

PHÁP LUẬT VỀ DỊCH VỤ LOGISTICS Ở VIỆT NAM

TS. BÙI NGỌC CƯỜNG *

1. Quan niệm về logistics ⁽¹⁾

1.1. Thuật ngữ logistics

Logistics đã và đang được phát triển mạnh ở các nước có nền kinh tế phát triển. Những năm gần đây, dịch vụ logistics bắt đầu xuất hiện ở Việt Nam.

Thuật ngữ “logistics” có nguồn gốc từ tiếng Hi Lạp cổ - “logistikos”, nghĩa là “kĩ năng tính toán”. Thuật ngữ này gần với từ “logic”, nghĩa là “sự tính toán, lời hùng biện hoặc diễn thuyết hợp lí”. Ban đầu, thuật ngữ này được sử dụng trong lĩnh vực quân sự, gọi là “hậu cần”, nghĩa là cung cấp những thứ cần thiết từ hậu phương ra tiền tuyến. Vào thời các đế chế Hi Lạp và La Mã đã xuất hiện các sĩ quan làm công việc hành chính mang chức danh “Logistikas” chịu trách nhiệm phân phối tài chính và cung ứng lương thực, quần áo, vũ khí, vật tư... cho quân đội.

Từ điển tiếng Anh Oxford định nghĩa logistics là: “*lĩnh vực của khoa học quân sự liên quan đến việc mua sắm, duy trì và vận chuyển vật tư, người và phương tiện*”. Từ điển khác định nghĩa logistics là: “*Bố trí các nguồn lực một cách hợp lí về thời gian*”.

Logistics hiện đại được hiểu là nghệ thuật và khoa học về quản lí và kiểm soát sự dịch chuyển hàng hoá, năng lượng, thông tin và các nguồn lực khác như dịch vụ và nguồn nhân lực, từ nơi sản xuất đến thị trường. Nếu không có dịch vụ logistics chuyên nghiệp thì sẽ rất khó hoặc gần như không thể tiến hành

hoạt động thương mại quốc tế, xuất nhập khẩu, dự trữ nguyên liệu/hàng hoá và chế tạo. Logistics là dịch vụ kết nối thông tin, vận tải, kiểm kê, bóc xếp hàng, đóng gói vật tư, đóng gói bao bì.

1.2. Logistics trong hoạt động quân sự (hậu cần)

Trong hoạt động quân sự, các chuyên gia về hậu cần phải giải quyết vấn đề: Dịch chuyển các nguồn lực đến các địa điểm xác định vào thời điểm nào và bằng cách nào. Trong khoa học quân sự, việc duy trì đường tiếp tế của quân ta đồng thời cắt đứt đường tiếp tế của quân địch là yếu tố rất quan trọng trong chiến lược quân sự, bởi vì lực lượng vũ trang nếu thiếu lương thực, nhiên liệu và vũ khí thì sẽ không thể đủ sức phòng vệ.

Thất bại của quân Anh trong chiến tranh giành độc lập của Hoa Kỳ và thất bại của Erwin Rommel trong Chiến tranh thế giới thứ II có nguyên nhân từ công tác hậu cần. Các nhà lãnh đạo trong lịch sử như Hannibal Barca, Alexander Đại Đế và Công tước Wellington được đánh giá là các thiên tài về hậu cần.

1.3. Logistics trong hoạt động kinh doanh

Từ những năm đầu thế kỉ XX, Bear Creek là nhà kinh doanh dịch vụ logistics đầu tiên ở Hoa Kỳ. Ông làm dịch vụ giao nhận trái cây, thực phẩm dễ hư hỏng, cây cảnh và các sản phẩm có giá trị khác. Để giao hàng tới các

* Giảng viên chính Khoa pháp luật kinh tế Trường Đại học Luật Hà Nội

kênh bán buôn, bán lẻ và người sử dụng cuối cùng, ông cần phải xử lí hàng nghìn gói hàng mỗi ngày. Trải qua thời gian, Bear Creek nhận thấy rằng để đáp ứng đòi hỏi ngày càng cao của xã hội và khách hàng về dịch vụ giao nhận, cần phải tổ chức công việc thành chuỗi dịch vụ từ A đến Z để cung cấp cho khách hàng: mua hàng, lưu kho, bảo quản hàng thực phẩm, đóng gói bao bì, kiểm kê hàng, vận tải, bốc dỡ, giao hàng, tổ chức các điểm phân phối ở khắp nước Mỹ... Điều kiện môi trường ở các địa điểm vận chuyển hàng rất khác nhau (nóng, lạnh, bụi, khô, ẩm) đòi hỏi phải có các thiết bị xử lí như máy điều hoà không khí, lò sưởi, máy hút bụi... Công nghệ cao cũng hỗ trợ công ti trong việc tự động vận hành và xử lí thông tin trong dịch vụ logistics, như lập kế hoạch phân phối, giới thiệu tự động, tiếp nhận yêu cầu đặt hàng 24/24 giờ trong ngày, trả lời ngay lập tức và giao hàng cho khách. Để đáp ứng yêu cầu của khách hàng về giao nhận trái cây, thậm chí công ti còn có ý định thực hiện dịch vụ thu hoạch trái cây để kịp cung cấp cho khách hàng.⁽²⁾

Khái niệm logistics trong hoạt động kinh doanh chỉ mới xuất hiện từ những năm 50 của thế kỉ XX, do dịch vụ cung ứng vật tư và vận tải hàng hải ngày càng có tính toàn cầu và trở nên phức tạp. Khái niệm logistics trong hoạt động kinh doanh có thể được định nghĩa là dịch vụ cung ứng đúng hàng hoá, đúng chất lượng, đúng thời gian, đúng địa điểm và đúng giá đồng thời là khoa học về quy trình (science of process) và nó liên quan đến tất cả các ngành kinh tế.

Trong kinh doanh, dịch vụ logistics có thể diễn ra ở trong nước hoặc nước ngoài, bao gồm hoạt động giao hàng và kho bãi từ

nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ.

Có hai hình thức logistics. *Thứ nhất*: Giao hàng ổn định thông qua mạng lưới vận tải và các điểm kho bãi. *Thứ hai*: Điều phối các chuỗi nguồn lực để thực hiện một số dự án.

1.4. Logistics trong hoạt động sản xuất

Thuật ngữ này được sử dụng để mô tả các quy trình thực hiện dịch vụ logistics trong một ngành kinh tế. Việc tiến hành dịch vụ logistics trong hoạt động sản xuất nhằm đảm bảo cho mỗi một cỗ máy được cung ứng đúng vật tư, đúng số lượng và chất lượng, đúng thời điểm.

Logistics trong hoạt động sản xuất không phải là quá trình vận tải mà là sắp xếp công việc hợp lí hơn và kiểm soát việc giao hàng thông qua các quy trình giá trị gia tăng và loại bỏ các quy trình không phát sinh giá trị gia tăng. Nó có thể được áp dụng trong các nhà máy hiện đang hoạt động hoặc nhà máy mới. Hoạt động chế tạo trong nhà máy hiện đang hoạt động là quá trình luôn luôn biến đổi. Do đó, việc thay đổi máy móc thiết bị tạo cơ hội hoàn thiện hệ thống logistics trong hoạt động sản xuất. Logistics trong hoạt động sản xuất cung cấp phương tiện đáp ứng yêu cầu của khách hàng và đạt hiệu quả sử dụng nguồn vốn.

1.5. Các dịch vụ liên quan đến logistics

Vận tải (hàng không, đường sắt, đường biển, đường bộ); bốc xếp container; cho tàu vào cảng; logistics quốc phòng (hậu cần); phân phối (thí dụ: lương thực); logistics thông tin; tiếp thị; logistics trong hoạt động y tế; quản lí chuỗi cung ứng dịch vụ; đóng gói bao bì và dán nhãn hàng hoá...

Theo quan điểm của WTO,⁽³⁾ logistics được định nghĩa là chuỗi cung ứng dịch vụ, bao gồm lập kế hoạch, thực hiện và kiểm

soát sự dịch chuyển và lưu kho hàng hoá, dịch vụ và thông tin liên quan từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Dịch vụ logistics truyền thống bao gồm các dịch vụ vận tải, kho bãi, giao nhận, các dịch vụ giá trị gia tăng của bên thứ ba (như làm việc theo yêu cầu của khách hàng). WTO phân biệt sự khác nhau giữa khái niệm dịch vụ phân phối và khái niệm dịch vụ logistics, trong đó kênh phân phối quyết định kênh logistics.

Như vậy, dịch vụ logistics trong hoạt động sản xuất và kinh doanh gắn bó chặt chẽ với dịch vụ vận tải hàng hoá nhưng không chỉ bao gồm dịch vụ vận tải. Trên thực tế, các học giả thường gắn vấn đề logistics với vận tải. Ở các trường đại học ở Hoa Kỳ, về chuyên ngành logistics, thường có môn học “Vận tải, logistics và pháp luật” hay pháp luật về vận tải và logistics, theo giáo trình của giáo sư nổi tiếng Augello.⁽⁴⁾

2. Pháp luật về dịch vụ logistics của Việt Nam

Ở Việt Nam, dịch vụ logistics được điều chỉnh bằng nhiều văn bản pháp luật thuộc nhiều lĩnh vực.

2.1. Luật thương mại năm 2005 (từ Điều 233 đến Điều 240) và Nghị định hướng dẫn thi hành (Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05/09/2007)

Không giống như khung pháp luật của nhiều nước trên thế giới, pháp luật Việt Nam định nghĩa khá rõ về dịch vụ logistics trong văn bản pháp luật (Luật thương mại năm 2005 và Nghị định số 140/2007/NĐ-CP).

Luật thương mại năm 2005 định nghĩa dịch vụ logistics (Điều 233) và quy định khái quát về điều kiện kinh doanh dịch vụ

logistics (Điều 234); quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng (các Điều 235, 236); các trường hợp miễn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics (Điều 237); giới hạn trách nhiệm (Điều 238); quyền cầm giữ và định đoạt hàng hoá và nghĩa vụ của người cầm giữ hàng (các Điều 239, 240).

Điều 233 Luật thương mại năm 2005 quy định:

“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”.

Theo Điều 4 Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, dịch vụ logistics được phân loại như sau:

- “1. Các dịch vụ logistics chủ yếu, bao gồm:*
- a) Dịch vụ bốc xếp hàng hoá, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container;*
 - b) Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hoá, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị;*
 - c) Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hoá;*
 - d) Dịch vụ hỗ trợ khác, bao gồm cả hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hoá trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hoá bị khách hàng trả lại, hàng hoá tồn kho, hàng hoá quá hạn, lỗi một và tái phân phối hàng hoá đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.*

2. Các dịch vụ logistics liên quan đến vận tải, bao gồm:

- a) Dịch vụ vận tải hàng hải;
- b) Dịch vụ vận tải thủy nội địa;
- c) Dịch vụ vận tải hàng không;
- d) Dịch vụ vận tải đường sắt;
- đ) Dịch vụ vận tải đường bộ.
- e) Dịch vụ vận tải đường ống.

3. Các dịch vụ logistics liên quan khác, bao gồm:

- a) Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật;
- b) Dịch vụ bưu chính;
- c) Dịch vụ thương mại bán buôn;
- d) Dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hoá, phân phối lại và giao hàng;

đ) Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác”.

Về cơ bản, cách hiểu của pháp luật Việt Nam về dịch vụ logistics đã hài hoà với thông lệ quốc tế.

Theo quy định nêu trên, “dịch vụ bưu chính” được coi là “dịch vụ logistics” liên quan. Tuy nhiên, Nghị định số 128/2007/NĐ-CP ngày 02/08/2007 về dịch vụ chuyển phát lại không điều chỉnh hoạt động kinh doanh và sử dụng “... dịch vụ logistics; dịch vụ vận tải đa phương thức quốc tế; dịch vụ giao nhận bằng phương thức vận tải đường hàng không, đường biển, đường thủy nội địa, đường sắt, đường bộ” (Điều 1). Vấn đề chưa rõ ràng về pháp luật này cần được các nhà lập pháp làm rõ.

2.2. Các quy định pháp luật cơ bản điều chỉnh dịch vụ logistics

* Các quy định chung:

- Bộ luật dân sự năm 2005;
- Luật doanh nghiệp năm 2005;

- Luật đầu tư năm 2005;
- Luật thương mại năm 2005;
- Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 05/09/2007;
- Luật cạnh tranh năm 2004;
- Luật hải quan năm 2001 (sửa đổi, bổ sung năm 2005);
- Các quy định pháp luật về phòng chống tham nhũng và minh bạch hoá chính sách;
- Các quy định pháp luật về bảo hiểm thương mại;
- Các quy định khác.
- * Các quy định chuyên ngành:
 - Luật đường sắt năm 2005;
 - Luật giao thông đường bộ năm 2001;
 - Thê lệ vận chuyển hàng hoá bằng ô-tô ban hành kèm theo Quyết định số 1690/QĐVT của Bộ giao thông vận tải và bưu điện ngày 19/5/1990;
 - Nghị định số 110/2006/NĐ-CP ngày 28/09/2006 về điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô-tô;
 - Luật giao thông đường thủy nội địa năm 2004;
 - Luật hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006;
 - Điều lệ vận chuyển hàng hoá quốc tế của Hãng hàng không quốc gia Việt Nam năm 1993;
 - Bộ luật hàng hải năm 2005;
 - Nghị định số 49/2006/NĐ-CP ngày 18/05/2006 về thủ tục đăng kí tàu biển (bao gồm thể chấp tàu biển);
 - Nghị định số 115/2007/NĐ-CP ngày 05/07/2007 về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển;
 - Pháp lệnh bưu chính và viễn thông năm 2002;

- Nghị định số 157/2004/NĐ-CP ngày 18/08/2004 quy định chi tiết việc thi hành một số điều khoản về bưu chính của Pháp lệnh bưu chính và viễn thông năm 2002;

- Thông tư số 01/2005/TT-BBCVT ngày 06/05/2005 hướng dẫn thi hành các quy định của Nghị định số 157/2004/NĐ-CP về cấp phép kinh doanh dịch vụ chuyển phát thư và đăng kí làm đại lí cho tổ chức chuyển phát thư nước ngoài.

- Nghị định số 128/2007/NĐ-CP ngày 02/08/2007 về dịch vụ chuyển phát;

- Các quy định khác;

2.3. Mở cửa thị trường dịch vụ logistics

Mở cửa thị trường thị trường dịch vụ logistics được quy định tại Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, các văn bản pháp luật liên quan và cam kết gia nhập WTO của Việt Nam về vấn đề này.

* Quy định tại các văn bản pháp luật:

- Theo khoản 3 Điều 5 Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, thương nhân nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics nói chung phải tuân theo những điều kiện cụ thể sau đây:

a) Trường hợp kinh doanh dịch vụ bốc dỡ hàng hoá thì chỉ được thành lập công ti liên doanh, trong đó tỉ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50%;

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

c) Trường hợp kinh doanh dịch vụ đại lí vận tải thì được thành lập công ti liên doanh, trong đó tỉ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%, được thành lập công ti liên doanh không hạn chế tỉ lệ vốn góp của

nhà đầu tư nước ngoài kể từ năm 2014;

d) Trường hợp kinh doanh dịch vụ hỗ trợ khác thì được thành lập công ti liên doanh, trong đó tỉ 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”.

- Theo khoản 3 Điều 6 Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, thương nhân nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics liên quan đến vận tải phải tuân theo những điều kiện cụ thể sau đây:

“a) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng hải thì chỉ được thành lập công ti liên doanh vận hành đội tàu từ năm 2009, trong đó tỉ 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 tỉ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51%, hạn chế này chấm dứt vào năm 2012;

b) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải thủy nội địa thì chỉ được thành lập công ti liên doanh, trong đó tỉ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%;

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

d) Trường hợp kinh doanh dịch vụ vận tải đường sắt thì chỉ được thành lập công ti liên doanh, trong đó tỉ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49%;

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

e) Không được thực hiện dịch vụ vận tải

đường ống, trừ trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác”.

- Theo Điều 7 khoản 2 Nghị định số 140/2007/NĐ-CP, thương nhân nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics liên quan khác phải tuân theo những điều kiện cụ thể sau đây:

“a) 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.

b) 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.

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

* Cam kết gia nhập WTO của Việt Nam về mở cửa thị trường dịch vụ logistics.⁽⁵⁾

Trong quá trình thúc đẩy tự do hoá thương mại trên phạm vi toàn cầu, dịch vụ vận tải đóng vai trò vô cùng quan trọng đối với thương mại hàng hoá quốc tế với nguyên tắc “vận tải càng nhanh với chi phí càng thấp thì hiệu quả của thương mại hàng hoá quốc tế

càng cao”. Chính vì vậy, các thành viên WTO rất quan tâm đến việc tự do hoá thị trường dịch vụ vận tải, đặc biệt là dịch vụ vận tải hàng hải và các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải như dịch vụ xếp dỡ hàng hoá, dịch vụ đại lý vận tải hàng hoá, kể cả dịch vụ giao nhận và dịch vụ kho bãi. Trong số 28 quốc gia và vùng lãnh thổ có yêu cầu đàm phán song phương với Việt Nam, có 11 đối tác yêu cầu đàm phán về dịch vụ vận tải (gồm Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, EU, NaUy, Thụy Sĩ, Hoa Kỳ, Canada, Australia, New Zealand, Đài Loan). Các đối tác đưa ra yêu cầu rất cao về mở cửa thị trường dịch vụ vận tải, nhất là dịch vụ vận tải hàng hải cho các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài.

- Về dịch vụ vận tải hàng hải:

Cam kết về dịch vụ vận tải hàng hải của Việt Nam tương đối cao. Tuy nhiên, theo đánh giá của các chuyên gia, mức độ ảnh hưởng của từng cam kết đối với các doanh nghiệp Việt Nam còn phụ thuộc vào tình hình thực tiễn của thị trường cung cấp dịch vụ đó.

Việt Nam cam kết “không hạn chế” về dịch vụ vận tải hàng hải nhưng xét về thực chất, cam kết này không tác động nhiều đến các doanh nghiệp vận tải hàng hải của Việt Nam, vì trên thực tế thị trường này vẫn do các hãng tàu biển nước ngoài chiếm thị phần chủ yếu.

Hiện tại, các doanh nghiệp Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực đại lý vận tải hàng hoá đường biển và đại lý tàu biển sẽ bị tác động nhiều nhất, do ta cam kết cho phép các công ti vận tải hàng hải nước ngoài được thành lập liên doanh với tỉ lệ vốn góp không quá 51% ngay từ khi gia nhập và được thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài sau 5 năm kể từ khi gia nhập, để thực hiện các

hoạt động liên quan đến hàng hoá do chính công ti đó vận chuyển bằng đường biển đi, đến Việt Nam nhằm mục đích cung cấp dịch vụ trọn gói cho khách hàng của họ. Điểm quan trọng của cam kết này là các liên doanh, doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài do công ti vận tải hàng hải nước ngoài thành lập chỉ được phép thực hiện các hoạt động phục vụ cho chính công ti mẹ, không được phép cung cấp dịch vụ cho khách hàng khác. Các công ti vận tải hàng hải nước ngoài vận chuyển hàng hoá đi, đến Việt Nam, nếu không thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam thì vẫn phải sử dụng dịch vụ của các doanh nghiệp Việt Nam hoạt động trong hai lĩnh vực nói trên.

Dịch vụ xếp dỡ container cũng là dịch vụ hỗ trợ vận tải hàng hải được nhiều đối tác quan tâm. Việt Nam cam kết cho phép nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài được thành lập liên doanh với tỉ lệ vốn góp không quá 50% và không có lộ trình mở rộng hơn nữa.

Tuy nhiên, Việt Nam không đưa dịch vụ đại lí tàu biển vào biểu cam kết dịch vụ, để bảo hộ các doanh nghiệp nội địa hoạt động trong lĩnh vực này.

Việt Nam không có bất kì cam kết nào với Hoa Kỳ theo BTA về dịch vụ vận tải hàng hải nhưng có cam kết với EU theo Hiệp định Việt Nam - EU về tiếp cận thị trường ngày 03/12/2004 và Hiệp định song phương Việt Nam - EU về việc Việt Nam gia nhập WTO ngày 09/10/2004. Theo các cam kết này, Việt Nam cho phép nhà cung cấp dịch vụ vận tải hàng hải được thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài.

Bộ luật hàng hải năm 2005 điều chỉnh dịch vụ vận tải hàng hải của cả người Việt Nam

lẫn người nước ngoài. Bộ luật cho phép nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài thực hiện rất nhiều dịch vụ vận tải hàng hải, kể cả vận tải nội địa trong những trường hợp nhất định. Về nguyên tắc, Bộ luật hàng hải năm 2005 cho phép đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực cảng biển.

Trên thực tế, tháng 03/2005, công ti Đan Mạch Maersk A/S đã được Bộ kế hoạch và đầu tư (MPI) cấp giấy phép thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài để “cung cấp dịch vụ vận tải hàng hoá dưới hình thức đại lí hàng hải, bao gồm các hoạt động: đại diện cho chủ sở hữu hàng hoá, các hoạt động giao nhận hàng hoá, kho bãi, dịch vụ vận tải hàng hải đối với hàng hoá; chuẩn bị hồ sơ vận tải, hồ sơ hải quan”. Đây là doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài đầu tiên được cấp phép kinh doanh dịch vụ giao nhận ở Việt Nam.

Không có sự phân biệt đối xử giữa doanh nghiệp Việt Nam và doanh nghiệp nước ngoài khi thực hiện các dịch vụ vận tải hàng hải như đưa tàu vào cảng, kho bãi, hoa tiêu, tiền công đóng gói hàng.

- Về dịch vụ vận tải hàng không:

Đối với dịch vụ vận tải hàng không, WTO không điều chỉnh về vận tải hàng hoá và vận tải hành khách bằng đường hàng không mà chỉ điều chỉnh về một số dịch vụ hỗ trợ như tiếp thị và bán sản phẩm hàng không, đặt giữ chỗ bằng máy tính và dịch vụ bảo dưỡng sửa chữa máy bay. Cam kết của Việt Nam về các dịch vụ nói trên rất thông thoáng phù hợp với thực tiễn của ngành hàng không và nhằm thu hút đầu tư nước ngoài để phát triển dịch vụ bảo dưỡng sửa chữa máy bay ở Việt Nam. Việt Nam cam kết mở cửa thị trường dịch vụ bảo dưỡng và sửa chữa máy bay, cho phép bên nước ngoài thành lập

liên doanh với đối tác Việt Nam vào thời điểm gia nhập WTO, được phép thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài sau 5 năm gia nhập WTO.

- Về các dịch vụ vận tải khác:

Tương tự, các phân ngành dịch vụ vận tải khác như vận tải đường thủy nội địa và vận tải đường bộ đều có cam kết tương đối chặt chẽ so với quy định của pháp luật hiện hành. Mục tiêu của các cam kết này nhằm tạo điều kiện cho các nhà cung cấp dịch vụ vận tải trong nước có thời gian để tự đổi mới, nâng cao năng lực cạnh tranh.

Trong khi đó, dịch vụ vận tải đường sắt đang thuộc độc quyền của Nhà nước, nay chuyển sang hướng tự do hoá cung cấp dịch vụ cho mọi thành phần kinh tế nên cũng được xem xét cam kết ở mức độ thận trọng hơn, cho phép thành lập liên doanh tối đa 49% vốn nước ngoài.

- Về dịch vụ chuyển phát nhanh:

Việt Nam và Hoa Kỳ không có cam kết nào về dịch vụ chuyển phát nhanh theo BTA. Tuy nhiên, theo thoả thuận đàm phán song phương gia nhập WTO của Việt Nam với Hoa Kỳ, Việt Nam cam kết cho phép các công ti chuyển phát nhanh của nước ngoài được hoạt động với tư cách bên góp vốn đa số trong liên doanh với đối tác Việt Nam ở thời điểm gia nhập và thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài sau 5 năm gia nhập WTO. Không có bất cứ hạn chế nào đối với chuyển phát tài liệu, bưu kiện, gói hàng, hàng hoá và các vật khác, bằng tất cả các phương thức cung cấp dịch vụ. Các doanh nghiệp nước ngoài sẽ được đối xử bình đẳng như bưu điện Việt Nam. Tuy nhiên, theo các quy định pháp luật hiện hành của Việt Nam, việc

tiếp cận thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh rất hạn chế, còn nhiều rào cản.

3. Một số nhận xét về dịch vụ logistics ở Việt Nam

Dịch vụ logistics ở nước ta chiếm khoảng 15% GDP. Ước tính GDP nước ta năm 2007 khoảng 70 tỉ USD. Như vậy, chi phí logistics chiếm khoảng 10,5 tỉ USD. Đây là khoản tiền khá lớn. Nếu chỉ tính riêng khâu quan trọng nhất trong dịch vụ logistics là vận tải (chiếm 40 - 60% chi phí) thì cũng đã là thị trường dịch vụ khổng lồ. Đây là con số hấp dẫn đối với nhiều nhà kinh doanh. Chính vì thế mà trong thời gian gần đây, số lượng các doanh nghiệp dịch vụ logistics đã lên đến khoảng 600 - 900. Thời gian hoạt động trung bình của các doanh nghiệp là 5 năm với vốn đăng kí trung bình khoảng 1,5 tỉ đồng/doanh nghiệp. Như vậy, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics đều còn "trẻ" và quy mô được xếp vào loại vừa, nhỏ và rất nhỏ. Trong thực tiễn, các doanh nghiệp này đã không liên kết, hợp tác với nhau mà còn cạnh tranh không lành mạnh với nhau. Cạnh tranh không lành mạnh để kí được hợp đồng - đó là thực trạng hoạt động logistics ở Việt Nam hiện nay. Bên cạnh đó, ở ngành dầu khí, các doanh nghiệp vẫn độc quyền tiến hành dịch vụ logistics. Các doanh nghiệp ngoài ngành dầu khí không thể tham gia cung cấp dịch vụ này.⁽⁶⁾

Theo Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS),⁽⁷⁾ có bốn thuận lợi cơ bản để kinh doanh dịch vụ logistics hiện nay:

- Pháp luật đang được điều chỉnh dần dần để phù hợp với đòi hỏi của nền kinh tế thị trường và các cam kết của tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

- Việc Việt Nam gia nhập AFTA và WTO tạo nhiều cơ hội cho phát triển kinh tế, trong đó có dịch vụ logistics.

Theo dự báo, đến năm 2020, kim ngạch xuất nhập khẩu của nước ta sẽ đạt tới 200 tỉ USD. Điều đó cho thấy tiềm năng phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam còn khá lớn. Cơ hội kinh doanh dịch vụ logistics sau khi Việt Nam gia nhập WTO sẽ nhiều hơn.

- Việt Nam có bờ biển dài, có biên giới trên đất liền với Trung Quốc, Lào và Campuchia, thuận lợi cho việc kết hợp nhiều phương thức vận tải, vận tải quá cảnh, trong đó vận tải đa phương thức là nhân tố rất quan trọng để thiết lập chuỗi cung ứng dịch vụ logistics.

- Nguồn nhân lực trong nước có thể đáp ứng yêu cầu của ngành logistics.

Tuy nhiên, ngành dịch vụ logistics đang phải đối mặt với nhiều thách thức:⁽⁸⁾

Thứ nhất, các doanh nghiệp Việt Nam chỉ chiếm phần rất nhỏ trong thị trường dịch vụ logistics. Theo tính toán của Cục hàng hải Việt Nam, trong lĩnh vực quan trọng nhất của dịch vụ logistics là vận tải hàng hải thì doanh nghiệp trong nước mới chỉ đáp ứng chuyên chở được 18% tổng lượng hàng hoá xuất nhập khẩu, phần còn lại đang bị chi phối bởi các doanh nghiệp nước ngoài. Điều này thực sự là thua thiệt lớn cho doanh nghiệp Việt Nam, khi mà trên thực tế gần 90% hàng hoá xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường hàng hải. Năm 2006, lượng hàng qua các cảng biển Việt Nam là 153 triệu tấn và tốc độ tăng trưởng lên đến 19,4%.

Thứ hai, khó khăn nhất hiện nay chính là quy mô doanh nghiệp. Các doanh nghiệp tư nhân hiện đang chiếm khoảng 80% tổng số doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics.

Các doanh nghiệp này có quy mô vốn rất nhỏ. Có doanh nghiệp chỉ đăng kí vốn kinh doanh 300 - 500 triệu đồng (tương đương 18.750 - 31.250 USD). Trên thực tế, nếu muốn kí vận đơn vào Hoa Kỳ thì phải kí quỹ tới 150.000 USD. Nhiều doanh nghiệp Nhà nước sau khi cổ phần hoá từng bộ phận đã hình thành các công ty cổ phần với quy mô vốn khoảng 5 tỉ đồng (khoảng 312.500 USD). Với quy mô vốn như vậy, các doanh nghiệp Việt Nam không thể đáp ứng yêu cầu gia nhập thị trường dịch vụ logistics thế giới. Bên cạnh đó, quy mô doanh nghiệp còn thể hiện ở số lượng và chất lượng nguồn nhân lực của doanh nghiệp. Nhiều doanh nghiệp chỉ có 3 - 5 người, kể cả người phụ trách. Doanh nghiệp chỉ đáp ứng được một số công việc đơn giản của khách hàng. Cũng chính vì thiếu vốn và nhân lực ít nên tổ chức bộ máy của các doanh nghiệp rất đơn giản, không có tính chuyên nghiệp về dịch vụ logistics.

Thứ ba, hầu hết các doanh nghiệp Việt Nam chưa có văn phòng đại diện tại nước ngoài trong khi dịch vụ logistics hiện nay có xu thế toàn cầu.

Thứ tư, tính nghiệp đoàn của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics còn rất rời rạc, thiếu hợp tác hỗ trợ lẫn nhau, cạnh tranh không lành mạnh với nhau nhưng không cạnh tranh được với các doanh nghiệp nước ngoài và đang đứng trước nguy cơ bị mất thị phần nội địa.

Các hiệp hội về dịch vụ logistics, như: Hiệp hội đại lí và môi giới hàng hải (VISABA), Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFAS), chưa thực hiện được vai trò của mình là liên kết các doanh nghiệp hội viên với nhau và liên kết giữa các doanh nghiệp

kinh doanh dịch vụ logistics với nhau.

Trong các cuộc đấu thầu, cơ hội thắng thầu thường là thuộc về các doanh nghiệp lớn, có tính chuyên nghiệp cao, có mạng lưới cung cấp dịch vụ toàn cầu.

Hầu hết các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trong vận tải hàng hải ở Việt Nam mới chỉ đóng vai trò là nhà cung cấp dịch vụ “vệ tinh” cho các đối tác nước ngoài. Chưa có doanh nghiệp nào của Việt Nam đủ khả năng tổ chức và điều hành toàn bộ quy trình dịch vụ logistics. Hiện nay, các doanh nghiệp Việt Nam đều có điểm yếu là không kết nối được với mạng lưới dịch vụ logistics toàn cầu và doanh nghiệp Việt Nam chỉ hoạt động như những nhà cung cấp dịch vụ cấp 2, thậm chí là cấp 3, cấp 4 cho các đối tác nước ngoài có mạng điều hành dịch vụ toàn cầu. Theo ông Phạm Mạnh Cường, Phó Tổng giám đốc Công ty cổ phần đại lý hàng hải Việt Nam, các doanh nghiệp Việt Nam mới chỉ làm thuê một vài công đoạn trong cả chuỗi dịch vụ logistics mà các doanh nghiệp nước ngoài giành được ngay trên thị trường Việt Nam. Tuy nhiên, điều đáng nói, trong khi doanh nghiệp 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 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics nước ngoài nổi tiếng đã có mặt trên thị trường Việt Nam, gây sức ép lớn cho các doanh nghiệp trong nước.

Thứ năm, các văn bản pháp luật chưa hoàn thiện, các doanh nghiệp chưa nắm vững pháp luật quốc tế, pháp luật nước ngoài và pháp luật Việt Nam liên quan đến dịch vụ

logistics. Đây là nguy cơ tiềm ẩn khả năng thua thiệt trong kinh doanh. Hiểu biết pháp luật để áp dụng là điều không thể thiếu trong kiến thức kinh doanh dịch vụ logistics.

Thứ sáu, cơ sở hạ tầng về vận tải, kho bãi còn yếu kém.

Những bất cập nêu trên đang cản trở sự phát triển của dịch vụ logistics ở Việt Nam. Gia nhập WTO, áp lực cạnh tranh về dịch vụ logistics của Việt Nam ngày càng cao hơn. Với tầm quan trọng và nguồn lợi từ dịch vụ logistics, việc phát triển dịch vụ này đòi hỏi phải có chiến lược quốc gia với những cơ chế, chính sách và pháp luật phù hợp, để tạo thuận lợi và thu hút sự đầu tư phát triển cho dịch vụ logistics ở Việt Nam.

Theo Bảng chỉ số về tình hình tiến hành dịch vụ logistics (Logistics Performance Index - LPI) của Ngân hàng thế giới (WB) năm 2007, Việt Nam đứng thứ 53 trong tổng số 150

(Xem tiếp trang 53)

(1). Nguồn: <http://en.wikipedia.org>

(2). Xem: *A Fresh Look at the Supply Chain* by Arnold Davis, July, 2001, © 2007 Thomas Publishing Company.

(3). Nguồn: <http://www.wto.org>

(4). Xem: “*Transportation, Logistics and the Law*”, William J. Augello, Esq. Copyright 2001. ISBN: 971523207.

(5). Nguồn: <http://www.usvtc.org> (*Catalog of Legal Updates: Vietnam Trade Policy Regime*, January 15, 2007, by the U.S.- Vietnam Trade Council Education Forum); Vinalink.com.vn, *Vận tải ít gặp khó nhất khi hội nhập* (Theo VnEconomy).

(6). Nguồn: <http://giaothongvantai.com.vn>, *Kinh doanh logistics: Gà nhà đá nhau*, 3:24' PM, thứ năm, 26/04/2007.

(7). Nguồn: <http://Vneconomy.com.vn>, *Ngành logistics và nguy cơ mất thị phần nội địa*, 05:17' PM - Thứ hai, 16/04/2007.

(8). Nguồn: Phước Hà, *Dịch vụ logistics - nguồn lợi ti USD đang bị bỏ rơi*, VietNamNet, 21:03' 18/04/2007 (GMT+7).

tổ tự nhiên và con người) và chất lượng, đặc tính của sản phẩm trong khi chỉ dẫn địa lí chỉ cần có một tính chất hoặc đặc tính nào đó có liên quan đến nguồn gốc địa lí, có thể là yếu tố tự nhiên hoặc con người.⁽⁵⁾

Xu thế chung hiện nay là mở rộng khả năng bảo hộ chỉ dẫn địa lí so với bảo hộ tên gọi xuất xứ. Điều này đồng nghĩa với việc giảm nhẹ tiêu chuẩn bảo hộ đối với chỉ dẫn địa lí. Vì vậy, theo chúng tôi, điều kiện bảo hộ chỉ dẫn địa lí không đòi hỏi phải chứng minh ảnh hưởng của tất cả các điều kiện địa lí (cả tự nhiên và con người) đến đặc tính của sản phẩm mà chỉ cần sản phẩm đó có đặc tính nào đó về chất lượng hoặc có danh tiếng liên quan đến điều kiện địa lí. Như vậy, yêu cầu tối thiểu để bảo hộ chỉ dẫn địa lí là phải chỉ ra được mối liên hệ giữa đặc tính của hàng hoá (về chất lượng, tính chất, hoặc danh tiếng) với điều kiện địa lí (môi trường tự nhiên, con người hoặc kết hợp cả hai yếu tố này).

Theo chúng tôi, quy định của pháp luật sở hữu trí tuệ về điều kiện bảo hộ chỉ dẫn địa lí nên có những bổ sung, hướng dẫn thích hợp để có thể tạo điều kiện bảo hộ tối đa, hiệu quả cho các chỉ dẫn địa lí của Việt Nam./.

(1). Nguồn: http://ec.europa.eu/agriculture/foodquali1_en.htm

(2). Xem: Lanye Zhu, "An Analysis of China's System of Protecting Geographical Indications", Tạp chí châu Á về Luật so sánh - Asian Journal of Comparative Law, 1/2006.

(3). Nguồn: http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/27-trips_01_e.htm

(4). Nguồn: http://ec.europa.eu/agriculture/foodquali1_en.htm

(5). Nguồn: http://ec.europa.eu/agriculture/foodquali1_en.htm

PHÁP LUẬT VỀ DỊCH VỤ LOGISTICS...

(tiếp theo trang 25)

nước về trình độ phát triển dịch vụ logistics nói chung, trong đó trình độ của hải quan đứng thứ 37, chất lượng cơ sở hạ tầng đứng thứ 60, năng lực vận tải quốc tế đứng thứ 47, năng lực của ngành logistics đứng thứ 56, khả năng kéo và đẩy hàng lên phương tiện vận tải đứng thứ 53, chi phí logistics nội địa đứng thứ 17, khả năng giao hàng đúng hạn đứng thứ 65; đồng thời đứng thứ 2 (sau Ấn Độ) của top 10 trong số các nước thu nhập thấp.⁽¹⁾ Trong số các tiêu chí xếp hạng trình độ phát triển dịch vụ logistics nêu trên, Việt Nam bị đánh giá thấp nhất ở tiêu chí khả năng giao hàng đúng hạn, nghĩa là độ tin cậy của hệ thống thương mại và chuỗi cung ứng dịch vụ không cao. Điều này ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp và quốc gia, khi mà các thương nhân trên thế giới ngày nay quan tâm đến tiêu chí độ tin cậy trong kinh doanh nhiều hơn là tiêu chí giá rẻ.

Việc hoàn thiện khung pháp luật về dịch vụ logistics phải trên quan điểm cải cách toàn diện. Nếu chỉ hoàn thiện lĩnh vực pháp luật nào đó thì không đủ để vận hành và phát triển dịch vụ logistics - với tư cách là chuỗi cung ứng dịch vụ. Ngoài ra, để phát huy hiệu quả, việc hoàn thiện khung pháp luật về dịch vụ phải đi kèm các cải cách về cơ sở hạ tầng phục vụ cho thương mại, năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics của cả khu vực nhà nước lẫn khu vực tư nhân, năng lực của hải quan và các cơ quan khác trong hoạt động thông quan ở biên giới, môi trường kinh doanh, minh bạch hoá chính sách và phòng chống tham nhũng.../.