



Ảnh Hòa Tấn

Phát triển hiệu quả dịch vụ Logistics

PGS.TS. ĐOÀN THỊ HỒNG VÂN

Các nguồn tài nguyên trên trái đất là hữu hạn, nhưng ước muốn của con người lại vô cùng. Chính vì vậy, Logistics đã ra đời để giúp con người sử dụng các nguồn lực (nhân lực, vật lực, tài lực) một cách tối ưu, để có thể đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của bản thân và xã hội một cách tốt nhất. Thời kỳ trước đây, do bị ngăn trở bởi khoảng cách địa lý và điều kiện truyền thông chưa cho phép, nên người ta chỉ có thể áp dụng Logistics trong phạm vi hẹp: công ty, ngành, địa phương, quốc gia. Còn giờ đây, nhân loại đang bước vào nền kinh tế tri thức, không bao lâu nữa, mạng điện tử sẽ cho phép con người vượt qua các trở ngại về thời gian và không gian, tạo điều kiện

cho Logistics toàn cầu ra đời và phát triển.

Trong vài thập niên gần đây Logistics đã phát triển nhanh chóng và mang lại những kết quả rất tốt đẹp ở nhiều nước trên thế giới, điển hình như: Hà Lan, Thụy Điển, Đan Mạch, Mỹ,... Trong những năm cuối thế kỷ 20, đầu thế kỷ 21, thuật ngữ Logistics được nhắc đến nhiều ở các nước Đông Á, Đông Nam Á và đặc biệt phát triển ở Singapore. Ở VN, trong những ngày tháng 7 - 2006 thuật ngữ này bắt đầu "bùng phát" trên mặt báo và ở nhiều công ty giao nhận "Logistics" được đưa ra bàn tán sôi nổi. Với một quốc gia có vị trí địa lý thuận lợi như VN - nằm trên đường giao thương quốc tế,

trong khu vực phát triển năng động, có bờ biển dài với nhiều vị trí thuận lợi để xây dựng các cảng nước sâu,... thì phát triển dịch vụ Logistic như một ngành mũi nhọn là điều không cần bàn cãi, nhưng phát triển như thế nào? Phát triển sao cho bền vững và hiệu quả để đời nay được hưởng, đời sau được nhờ, là điều cần được nghiên cứu thấu đáo. Để có thể đưa ra các giải pháp phát triển dịch vụ Logistics một cách hiệu quả, thì trước hết cần trả lời các câu hỏi: Logistics là gì? Xu hướng phát triển Logistics trên thế giới ra sao? Thực trạng ở VN như thế nào?

Logistics là gì?

Qua nghiên cứu chúng tôi được biết, trong lịch sử nhân loại ban

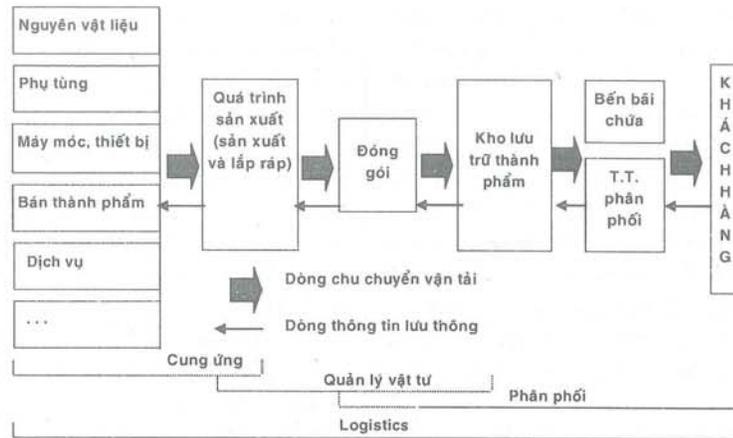
dầu Logistics được sử dụng như một từ chuyên môn trong quân đội, được hiểu với nghĩa là công tác hậu cần. Napoleon đã từng định nghĩa: Logistics là hoạt động để duy trì lực lượng quân đội. Sau này thuật ngữ Logistics dần được áp dụng trong các lĩnh vực kinh tế, được lan truyền từ châu lục này sang châu lục kia, từ nước này sang nước khác, hình thành nên Logistics toàn cầu. Logistics phát triển rất nhanh chóng, cho đến nay Logistics được ghi nhận như một chức năng kinh tế chủ yếu, một công cụ hữu hiệu mang lại thành công cho các doanh nghiệp cả trong khu vực sản xuất lẫn trong khu vực dịch vụ.

Có rất nhiều định nghĩa về Logistics, trong khuôn khổ có hạn của bài báo này chúng tôi xin giới thiệu một số định nghĩa điển hình. Theo Hội đồng quản trị Logistics của Mỹ (CLM) thì "Quản trị Logistics là quá trình hoạch định, thực hiện và kiểm soát một cách hiệu quả chi phí lưu thông, dự trữ nguyên vật liệu, hàng tồn kho trong quá trình sản xuất sản phẩm cùng dòng thông tin tương ứng từ điểm xuất phát đầu tiên đến điểm tiêu dùng cuối cùng nhằm mục đích đáp ứng yêu cầu của khách hàng". Còn giáo sư người Anh Martin Christopher thì lại cho rằng: "Logistics là quá trình quản trị chiến lược thu mua, di chuyển và dự trữ nguyên liệu, bán thành phẩm, thành phẩm (và dòng thông tin tương ứng) trong một công ty và qua các kênh phân phối của công ty để tối đa hóa lợi nhuận hiện tại và tương lai thông qua việc hoàn tất các đơn hàng với chi phí thấp nhất". Theo quan điểm "5 đúng" ("5 Right") thì: "Logistics là quá trình cung cấp đúng sản phẩm đến đúng vị trí, vào đúng thời điểm với điều kiện và chi phí phù hợp cho khách hàng tiêu dùng sản phẩm". Theo giáo sư David Simchi-Levi (MIT,

USA) thì "Hệ thống Logistics (Logistics Network) là một nhóm các cách tiếp cận được sử dụng để liên kết các nhà cung cấp, nhà sản xuất, kho, cửa hàng một cách hiệu quả để hàng hóa được sản xuất và phân phối đúng số lượng, đúng địa điểm và đúng thời điểm nhằm mục đích giảm thiểu chi phí trên toàn hệ thống đồng thời đáp ứng được

thù riêng. Có thể nghiên cứu Logistics trên hai giác độ: vi mô và vĩ mô. Ở tầm vi mô, Logistics là việc tối ưu hóa mọi thao tác, hoạt động trong quá trình sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp (xem Hình 1) nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh, mang lại hiệu quả kinh tế cao hơn. Ở tầm vĩ mô, có thể coi Logistics là một ngành dịch vụ

Hình 1. Các bộ phận cơ bản của Logistics



các yêu cầu về mức độ phục vụ". Theo chúng tôi "Logistics là quá trình tối ưu hoá về địa điểm và thời điểm, tối ưu hoá việc lưu chuyển và dự trữ nguồn tài nguyên từ đầu vào nguyên thủy cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng, nhằm đáp ứng tốt nhất nhu cầu của người tiêu dùng với chi phí thích hợp, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế". Như vậy, Logistics là quá trình tối ưu hoá mọi công việc, mọi thao tác từ khâu cung ứng, sản xuất, phân phối và tiêu dùng sản phẩm, chứ không phải chỉ là "kho" và "vận", "giao" và "nhận" như một số người lầm tưởng. Logistics được áp dụng trong nhiều lĩnh vực khác nhau của đời sống kinh tế - xã hội, như: quân sự, kinh tế, xã hội,... Logistics được áp dụng trong công nghiệp, nông nghiệp, giao thông vận tải, du lịch,... Trong mỗi ngành, lĩnh vực sẽ có những đặc

giúp tối ưu hoá quá trình phân phối, vận chuyển, dự trữ các nguồn lực, giúp các quốc gia và nhân loại phát triển bền vững và hiệu quả. Cuộc sống ngày càng phát triển, nhu cầu của con người ngày càng tăng, nhưng nguồn tài nguyên "trời cho" lại bị cố định. Muốn thoả mãn nhu cầu dường như vô tận của mình, con người phải tối ưu hoá mọi thao tác, mọi công việc để từ một nguồn tài nguyên bị giới hạn làm ra nhiều sản phẩm nhất, với chất lượng tốt nhất, chi phí thấp nhất và chỉ trong thời đại ngày nay, khi nền kinh tế tri thức, kinh tế kỹ thuật số bùng nổ thì ước muốn từ lâu của nhân loại mới có thể trở thành hiện thực. Chính vì vậy, Logistics trở thành xu thế tất yếu của thời đại và ở đâu có và cần tối ưu hoá thì ở đó có Logistics. Trong chuỗi vô số những hoạt động kinh tế của quá trình Logistics có các dịch vụ Logistics,

bao gồm các hoạt động vận chuyển, tồn trữ, cung ứng nguyên vật liệu, bao bì, đóng gói, kê ký mã hiệu, mã vạch, làm thủ tục thông quan, gom hàng (consolidation), tách hàng (deconsolidation), quản trị hàng tồn kho, quản trị nhà cung cấp (vender management), dự báo nhu cầu, quản lý đơn hàng, dịch vụ khách hàng,... (Theo điều 233, Luật thương mại của VN, 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 thỏa thuận của khách hàng để hưởng thù lao. Dịch vụ Logistics được phiên âm theo tiếng Việt là dịch vụ Lô-gi-stic). Theo ước tính của Viện Logistics châu Á - Thái Bình Dương (TLIAP), trị giá của dịch vụ Logistics chiếm 10-15% tổng trị giá hàng hóa toàn cầu, tương đương 2.000 tỷ USD/năm. (N.Viswanadham and R.S.Gaonkar (2001), E. Logistics: Trends và Opportunities (TLIAP), Singapore). Một con số rất đáng để chúng ta phải suy nghĩ!

Trong thực tế, Logistics được phân loại theo nhiều tiêu chí khác nhau. Nếu phân theo hình thức tổ chức hoạt động Logistics, thì cho đến nay có các hình thức sau:

- Logistics bên thứ nhất (1 PL – First Party Logistics) – người chủ sở hữu hàng hóa tự mình tổ chức và thực hiện các hoạt động Logistics để đáp ứng nhu cầu của bản thân.

- Logistics bên thứ hai (2 PL – Second Party Logistics) – người cung cấp dịch vụ Logistics bên thứ hai là người cung cấp dịch vụ cho một hoạt động đơn lẻ của Logistics (vận tải, kho bãi, thanh toán,...) để đáp ứng nhu cầu của chủ hàng,

chưa có tích hợp hoạt động Logistics.

- Logistics bên thứ ba (3 PL – Third Party Logistics) – là người thay mặt cho chủ hàng quản lý và thực hiện các dịch vụ Logistics, do đó 3 PL tích hợp các dịch vụ khác nhau, kết hợp chặt chẽ việc luân chuyển, tồn trữ hàng hóa, xử lý thông tin,... trong dây chuyền cung ứng.

- Logistics bên thứ tư (4 PL – Fourth Party Logistics) – là người tích hợp (integrator), chịu trách nhiệm quản lý dòng lưu chuyển Logistics, cung cấp giải pháp dây chuyền cung ứng, hoạch định, tư vấn Logistics, quản trị vận tải,... 4 PL hướng đến quản trị cả quá trình Logistics, như nhận hàng từ nơi sản xuất, làm thủ tục xuất, nhập khẩu, đưa hàng đến nơi tiêu thụ cuối cùng.

- Gần đây, cùng với sự phát triển của thương mại điện tử, người ta đã nói đến khái niệm Logistics bên thứ năm (5 PL). 5 PL phát triển nhằm phục vụ cho Thương mại điện tử, các nhà cung cấp dịch vụ 5 PL là các 3 PL và 4 PL, đứng ra quản lý toàn chuỗi phân phối trên nền tảng thương mại điện tử.

Còn nếu nghiên cứu toàn bộ quá trình Logistics sẽ có:

- Logistics đầu vào (Inbound Logistics);

- Logistics đầu ra (Outbound Logistics);

- Logistics ngược (Reverse Logistics).

Mỗi loại hàng hóa sẽ có quy trình Logistics riêng, ví dụ:

- Logistics hàng tiêu dùng có thời hạn sử dụng ngắn (FMCG Logistics) như: quần áo, giày dép, thực phẩm,...

- Logistics ngành ô tô (Automotive Logistics);

- Logistics ngành hóa chất (Chemical Logistics);

- Logistics hàng điện tử (Electronic Logistics);

- Logistics ngành dầu khí (Petroleum Logistics),...

Từ những điều trình bày ở trên cho thấy, nói đến Logistics là phải nói đến tối ưu hoá, nói đến hiệu quả. (Hiệu quả ở đây là hiệu quả của toàn chuỗi chứ không phải chỉ là hiệu quả cục bộ). Logistics có vai trò rất to lớn giúp tăng khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp, ngành hàng cũng như các quốc gia. Dịch vụ Logistics chỉ phát triển thành công một khi mang lại hiệu quả cao hơn cho người sử dụng và cho toàn xã hội. Sẽ không đơn giản chỉ cần đổi chữ giao nhận, kho vận thành Logistics mà có thể có được ngành Logistics.

Xu hướng phát triển của Logistics trên thế giới

Một xu thế tất yếu của thời đại ngày nay là toàn cầu hoá nền kinh tế thế giới. Bất kỳ một quốc gia hay ngành nghề nào, không phân biệt lớn hay nhỏ, mới hay cũ, muốn tồn tại và phát triển thì phải chấp nhận và tích cực tham gia vào xu thế mới này. Toàn cầu hoá làm cho giao thương giữa các quốc gia, các khu vực trên thế giới phát triển mạnh mẽ và đương nhiên sẽ kéo theo những nhu cầu mới về vận tải, kho bãi, các dịch vụ phụ trợ ... Xu thế mới của thời đại sẽ dẫn đến bước phát triển tất yếu của Logistics - Logistics toàn cầu (Global Logistics).

Theo dự báo của các nhà nghiên cứu, trong vài thập niên đầu thế kỷ 21 Logistics sẽ phát triển theo 3 xu hướng chính sau:

- Xu hướng thứ nhất, ứng dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử ngày càng phổ biến và sâu rộng hơn trong các lĩnh vực của Logistics, như: hệ thống thông tin quản trị dây chuyền cung ứng toàn cầu, công nghệ nhận dạng bằng tần số Radio (Radio Frequency Identification – RFID),... vì thông tin được truyền càng nhanh và

chính xác thì các quyết định trong hệ thống Logistics càng hiệu quả.

- Xu hướng thứ hai, phương pháp quản lý Logistics kéo (Pull) ngày càng phát triển mạnh mẽ và dần thay thế cho phương pháp Logistics đẩy (Push) theo truyền thống.

- Xu hướng thứ ba, thuê dịch vụ Logistics từ các công ty Logistics chuyên nghiệp ngày càng phổ biến. Toàn cầu hoá nền kinh tế càng sâu rộng thì tính cạnh tranh lại càng gay gắt trong mọi lĩnh vực của cuộc sống. Trong lĩnh vực Logistics cũng vậy, để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng, thì ngày càng có nhiều nhà cung cấp dịch vụ Logistics ra đời và cạnh tranh quyết liệt với nhau. Để đáp ứng nhu cầu cung ứng nguyên vật liệu, phân phối sản phẩm người ta luôn phải cân nhắc: Tự làm hay đi mua dịch vụ? và Mua của ai? Do đó, bên cạnh những hãng sản xuất có uy tín đã gặt hái được những thành quả to lớn trong hoạt động kinh doanh nhờ khai thác tốt hệ thống Logistics của chính mình, như: Hawlett - Packard, Spokane Company, Ladner Buiding Products, Favoured Blend Coffee Company, Sun Microsystems, SKF, Procter & Gamble... thì tất cả các công ty vận tải, giao nhận cũng nhanh chóng chớp thời cơ phát triển và trở thành những nhà cung cấp dịch vụ Logistics hàng đầu thế giới với hệ thống Logistics toàn cầu như: TNT, DHL, Maersk Logistics, NYK Logistics, APL Logistics, MOL Logistics, Kuehne & Nagel, Schenker, Birkart, Ikea, ...Để tối ưu hoá, tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp, nếu như trước đây, các chủ sở hữu hàng hóa lớn thường tự mình đứng ra tổ chức và thực hiện các hoạt động Logistics để đáp ứng nhu cầu của bản thân, thì giờ đây việc đi thuê các dịch vụ Logistics ở bên ngoài

ngày càng trở nên phổ biến.

- Trong khu vực châu Á- Thái Bình Dương, Chính phủ các nước (nổi bật là Singapore và Trung Quốc) rất quan tâm đến việc phát triển dịch vụ Logistics.

Thực trạng dịch vụ Logistics tại VN

Mặc dù Logistics đã và đang phát triển mạnh mẽ trên thế giới, nhưng ở VN vẫn còn khá mới mẻ, phần lớn các dịch vụ Logistics được thực hiện ở các công ty giao nhận. Cùng với quá trình hội nhập, Logistics và dịch vụ Logistics đã theo chân những nhà đầu tư nước ngoài đến VN. Thời gian gần đây trong lĩnh vực này đã có những bước phát triển đáng được ghi nhận.

Theo Hiệp hội giao nhận kho vận VN (VIFFAS) cho đến nay ở VN có khoảng 600 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cung cấp các dịch vụ Logistics. Xét về mức độ phát triển có thể chia các công ty giao nhận VN thành 4 cấp độ sau:

- Cấp độ 1: Các đại lý giao nhận truyền thống - các đại lý giao nhận chỉ thuần túy cung cấp các dịch vụ do khách hàng yêu cầu. Thông thường các dịch vụ đó là: vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ, thay mặt chủ hàng làm thủ tục hải quan, làm các chứng từ, lưu kho bãi, giao nhận. Ở cấp độ này gần 80% các công ty giao nhận VN phải thuê lại kho và dịch vụ vận tải.

- Cấp độ 2: Các đại lý giao nhận đóng vai trò người gom hàng và cấp vận đơn nhà (House bill of lading). Nguyên tắc hoạt động của những người này là phải có đại lý độc quyền tại các cảng lớn để thực hiện việc đóng hàng/rút hàng xuất nhập khẩu. Hiện nay, khoảng 10% các tổ chức giao nhận VN có khả năng cung cấp dịch vụ gom hàng tại CFS của chính họ hoặc do họ thuê của nhà thầu. Những người này sử dụng vận đơn nhà như

những vận đơn của hãng tàu nhưng chỉ có một số mua bảo hiểm trách nhiệm giao nhận vận tải.

- Cấp độ 3: Đại lý giao nhận đóng vai trò là nhà vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Organizations - MTO). Trong vai trò này, một số công ty đã phối hợp với công ty nước ngoài tại các cảng dỡ hàng bằng một hợp đồng phụ để tự động thu xếp vận tải hàng hoá tới điểm cuối cùng theo vận đơn. Tính đến nay, đã có hơn 50% các đại lý giao nhận ở VN hoạt động như đại lý MTO nối với mạng lưới đại lý ở khắp các nước trên thế giới.

Cấp độ 4: Đại lý giao nhận trở thành nhà cung cấp dịch vụ Logistics. Đây là kết quả tất yếu của quá trình hội nhập. Một số tập đoàn Logistics lớn trên thế giới đã có văn phòng đại diện tại VN và thời gian qua đã hoạt động rất hiệu quả trong lĩnh vực Logistics như: Kuehne & Nagel, Schenker, Birkart, Ikea, APL, TNT, NYK, Maersk Logistics ... Đã có những liên doanh hoạt động trong lĩnh vực này, như: First Logistics Development Company (FLDC - công ty liên doanh phát triển tiếp vận số 1). Chỉ trong vòng hai năm trở lại đây, số lượng doanh nghiệp đăng ký hoạt động Logistics ngày càng tăng, hàng loạt các công ty giao nhận đã đổi tên thành công ty dịch vụ Logistics.

Qua nghiên cứu chúng tôi thấy rằng, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics của VN phần lớn là các công ty TNHH nhỏ và vừa, có những công ty rất nhỏ, vốn đăng ký chỉ vài trăm triệu đồng, hoạt động chia cắt, tản mạn, manh mún. Chỉ có một vài công ty nhà nước là tương đối lớn như: Vietrans, Viconship, Vinatrans ...nhưng cũng chưa có năng lực đủ mạnh để tham gia vào hoạt động Logistics toàn cầu.

Theo nghiên cứu của Viện Nomura (Nhật bản), các doanh

ngành Logistics VN chỉ đáp ứng khoảng 25% nhu cầu thị trường Logistics trong nước. Giá cả dịch vụ Logistics tại VN so với một số nước khác là tương đối rẻ, nhưng chất lượng chưa cao và phát triển chưa bền vững. Theo đánh giá của VIFFAS trình độ công nghệ Logistics của VN so với thế giới còn yếu kém, cụ thể: trong vận tải đa phương thức vẫn chưa thể kết hợp một cách hiệu quả các phương tiện, chưa tổ chức tốt các điểm chuyển tải; trình độ cơ giới hoá trong khâu bốc dỡ còn yếu kém; trình độ lao động thấp, chưa đáp ứng yêu cầu; cơ sở hạ tầng thiếu và yếu; công tác lưu kho còn quá lạc hậu so với thế giới; công nghệ thông tin còn có khoảng cách quá xa so với yêu cầu phát triển Logistics toàn cầu. Các doanh nghiệp VN đã nhỏ, yếu, cần liên kết tập trung sức mạnh để tăng sức cạnh tranh, nhưng thời gian qua sự liên kết giữa các doanh nghiệp trong ngành rất yếu. Mới chỉ xuất hiện một vài mô hình liên kết, như: Liên kết giữa Eximbank, Bảo Minh và Sotrans, liên kết giữa Sotrans và Sowatco,...

Các giải pháp phát triển hiệu quả dịch vụ Logistics

Trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế Logistics là một trong 12 ngành dịch vụ mà VN mở cửa. Cơ hội cho ngành dịch vụ Logistics của VN rất nhiều nhưng thách thức lại còn nhiều hơn. Để phát triển hiệu quả dịch vụ Logistics tại VN, xin đề xuất một số ý kiến:

- Cần đầu tư nghiên cứu một cách bài bản về Logistics, dịch vụ Logistics và phổ biến kiến thức này cho những người có quan tâm; Tránh tình trạng hiểu không thấu đáo sẽ vận dụng sai, không hiệu quả. Để phục vụ cho nhu cầu trước mắt nên thành lập Nhóm công tác để nghiên cứu và triển khai dự án lập "Trung tâm Logistics" tại các

Vùng kinh tế trọng điểm. Nhóm nghiên cứu gồm cán bộ của Bộ giao thông vận tải, của VIFFAS, các nhà khoa học chuyên nghiên cứu về Logistics, các chuyên viên thực tế về Logistics (trong và ngoài nước). Trên cơ sở các nghiên cứu và khuyến nghị của các nhóm sẽ đề

biển, sân bay, hệ thống đường giao thông, kho bãi,... để phục cho việc phát triển ngành dịch vụ Logistics.

- Tập trung, ưu tiên đào tạo nguồn nhân lực để phục vụ cho ngành dịch vụ Logistics. Hiện mới chỉ có trường Đại học Kinh tế TP. HCM, trường Đại học Thương mại,



Ảnh Hòa Tân

ngành Chính phủ tháo gỡ, giải quyết những vướng mắc để thành lập các Trung tâm Logistics trên cả nước sao cho hiệu quả.

- Nhà nước cần sớm xây dựng một khung pháp lý cho hoạt động Logistics. Chúng ta đã đưa vào Luật thương mại sửa đổi 8 điều quy định về Dịch vụ Logistics (Điều 233-điều 240). Cần tiếp tục triển khai chi tiết để thực hiện. Để làm tốt việc này nên nghiên cứu kỹ và rút kinh nghiệm từ các nước trong khu vực và trên thế giới, đặc biệt là Singapore và Trung Quốc.

- Cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ: Thương mại, Tài chính, Tổng cục hải quan, các địa phương, các doanh nghiệp ... để triển khai xây dựng và khai thác các Trung tâm Logistics, tránh bị tụt hậu so với khu vực và thế giới.

- Cần làm tốt khâu quy hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng: cảng

Đại học Hàng hải,... có môn Quản trị Logistics, nhưng số tiết quá ít (30 tiết), nên sinh viên không đủ khả năng làm việc trong thực tế. Đã đến lúc phải mở chuyên ngành đào tạo Logistics ở một số trường đại học trong nước và mở các Trung tâm đào tạo Logistics (có thể tham khảo mô hình của NUS và NTU, Singapore).

- Cần lựa chọn cho được đối tác "đủ tầm" – năng lực, uy tín, kinh nghiệm, ưu tiên chọn các công ty Logistics nổi tiếng trên thế giới, liên kết với họ, tham khảo ý kiến của họ, học tập kinh nghiệm của họ để phát triển ngành Logistics nước nhà một cách bền vững và hiệu quả ■

Tài liệu tham khảo:
 -Vũ Xuân Phong, Logistics VN còn nhiều yếu kém, TBKTVN, 14.7.2006.
 -Lương Văn Tự, Doanh nghiệp cần kiến nghị những điều chưa hợp lý, Thương mại 11.7.2006.
 -Đoàn Thị Hồng Vân, Quản trị Logistics, NXB Thống kê, 2006.
 -Tài liệu của VIFFAS.
 -www.aplLogistics.com
 -www.maersk-Logistics.com.