PHÁP LUẬT VỀ LOGISTICS - THỰC TRẠNG VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ HOÀN THIỆN

LÊ THỊ KHÁNH HÒA
Học viện hàng không Việt Nam

Nhận bài ngày 09/5/2025. Sửa chữa xong 13/5/2025. Duyệt đăng 18/5/2025.

Abstract

The context of international economic integration has significantly boosted trade among nations, with logistics services playing a crucial role as a bridge connecting businesses and countries to the global economy. In Vietnam, the logistics industry remains relatively young, having only been legally recognized since 2005. This article analyzes the current state of logistics legislation in Vietnam, identifies key shortcomings in its application, and offers recommendations for improving the legal framework. The aim is to contribute to the development of a coherent and unified legal system governing logistics services in the era of global integration.

Keywords: *Logistics, logistics business, legislation, legal framework, Vietnam.*

1. Đặt vấn đề

Trong những năm trở lại đây, dịch vụ Logistics ở Việt Nam phát triển mạnh mẽ và được chuyên môn hóa với mức độ khá cao, trở thành một trong những ngành dịch vụ xương sống của hoạt động thương mại quốc tế. Đặc biệt, khối ASEAN đang coi trọng tăng cường hội nhập ngành dịch vụ Logistics trong khu vực, coi đây là mắt xích quan trọng để liên kết các công đoạn sản xuất và vận chuyển giữa các nước trong khu vực. Tại Việt Nam, qua thống kê trong chín tháng đầu năm 2022, tổng kim ngạch xuất khẩu đạt 557,93 tỷ USD, trong đó xuất khẩu đạt 282,35 tỷ USD, tăng 17,2%; nhập khẩu đạt 275,58 tỷ USD, tăng 12% [1]. Điều này cho thấy hoạt động Logistics tại Việt Nam có sự tiến bộ vượt bậc và kim ngạch xuất nhập khẩu gia tăng nhanh chóng. Theo bảng xếp hạng Agility, thị trường Logistics Việt Nam xếp hạng thứ 11 trong nhóm 50 thị trường Logistics mới nổi toàn cầu nhờ sự chuyển mình mạnh mẽ của các doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ Logistics [2]. Với sự gia tăng của hoạt động xuất khẩu và đầu tư, dịch vụ Logistics tại Việt Nam dần trở thành "mạch máu" quan trọng trong nền kinh tế quốc dân với những vai trò nhất định. Để tạo điều kiện phát triển kinh doanh dịch vụ Logistics, Nhà nước đã ban hành các văn bản chứa các quy phạm pháp luật để điều chỉnh, tạo ra hành lang pháp lý cho hoạt động kinh doanh của các thương nhân, tuy nhiên hệ thống pháp luật hiện nay vẫn chưa thật sự hoàn thiện và thống nhất, còn xuất hiện những bất cập, cản trở sự phát triển của dịch vụ Logistics.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Quy định của pháp luật về Logistics

Pháp luật Việt Nam định nghĩa khá rõ về dịch vụ Logistics, theo quy định tại Điều 223 Luật Thương mại 2005 "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". Chủ thể tham gia dịch vụ Logistics bao gồm thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics và khách hàng. Như vậy, nhà cung cấp dịch vụ Logistics phải là thương nhân, có đăng ký kinh doanh để thực hiện nghiệp vụ, theo đó thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics có thể tự mình thực hiện dịch vụ cho khách hàng hoặc thuê lại thương nhân khác thực hiện một hoặc một

Email: ltkhoa@gmail.com.

số công đoạn của dịch vụ Logistics, trong khi đó khách hàng là những người có hàng hóa và có nhu cầu sử dụng dịch vụ Logistics, khách hàng có thể là thương nhân hoặc không là thương nhân, có thể là chủ sở hữu hàng hóa hoặc không phải chủ sở hữu hàng hóa.

Theo quy định tại Điều 235 Luật Thương mại 2005, chủ thể kinh doanh dịch vụ Logistics và khách hàng có quyền thỏa thuận với nhau về quyền và nghĩa vụ nhưng các thỏa thuận này phải phù hợp với pháp luật. Trong trường hợp các bên không có thỏa thuận thì chủ thể kinh doanh dịch vụ Logistics có quyền được hưởng thù lao dịch vụ và các chi phí hợp lý khác. Mức thù lao dịch vụ sẽ do các bên thỏa thuận và ghi nhận trong trong hợp đồng, ngoài thù lao, bên cung ứng dịch vụ có thể yêu cầu khách hàng thanh toán các khoản chi phí liên quan đến việc thực hiện hợp đồng nếu điều này đã được các bên thỏa thuận trong hợp đồng.

Bên cung ứng dịch vụ có quyền cầm giữ số hàng hóa nhất định và các chứng từ có liên quan đến hàng hóa để đòi tiền nợ đã đến hạn của khách hàng nhưng phải thông báo ngay bằng văn bản cho khách hàng. Khi thực hiện quyền cầm giữ, thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics có quyền cầm giữ hàng hóa cùng chứng từ liên quan trong thời hạn 45 ngày kể từ ngày tiến hành cầm giữ, sau thời gian này nếu khách hàng không trả tiền thì thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics có quyền định đoạt hàng hóa hoặc chứng từ để thu hồi nợ. Số tiền thu được từ việc định đoạt vượt quá giá trị khoản nợ thì số tiền vượt quá phải được trả lại cho khách hàng. Trong trường hợp có dấu hiệu hư hỏng thì quyền định đoạt phát sinh ngay khi có bất kỳ khoản nợ nào đến hạn của khách hàng nhưng bên cung ứng dịch vụ cũng phải thông báo ngay cho khách hàng biết về việc định đoạt đó và mọi chi phí cầm giữ và định đoạt do khách hàng chịu.

Đối với công việc thực hiện, thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics có nghĩa vụ thực hiện các công việc theo đúng thỏa thuận với khách hàng đã được quy định trong hợp đồng. Đây được coi là nghĩa vụ cơ bản nhất của thương nhân nhằm đảm bảo quyền và lợi ích cho khách hàng tuy nhiên khi có lý do chính đáng, vì lợi ích của khách hàng thì thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics có thể thực hiện hợp đồng khác với chỉ dẫn của khách hàng nhưng phải thông báo cho khách hàng biết. Quy định này nhằm bảo đảm tối đa lợi ích của khách hàng, lấy lợi ích của khách hàng làm mục tiêu. Nếu hợp đồng không thỏa thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ thì bên cung ứng dịch vụ có nghĩa vụ thực hiện các nghĩa vụ theo cam kết trong một thời gian hợp lý. Tuy nhiên chưa có quy định cụ thể về khái niệm "thời gian hợp lý" và trên thực tế việc xác định như thế nào là thời gian hợp lý cũng không đơn giản, điều này còn tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể, căn cứ vào tính chất của loại dịch vụ là đối tượng của hợp đồng.

Trong trường hợp vi phạm nghĩa vụ, thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics, thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics phải chịu trước khách hàng về mọi thiệt hại do hành vi vi phạm gây ra. Bên cạnh đó, tại Điều 237 Luật Thương mại cũng quy định cụ thể về các trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics được miễn từ trách nhiệm, theo đó bên cung ứng dịch vụ không phải chịu trách nhiệm khi tổn thất là do lỗi của khách hàng hoặc người được khách hàng ủy quyền; tổn thất phát sinh do thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics làm đúng theo những chỉ dẫn của khách; tổn thất do khuyết tật của hàng hóa, dịch vụ Logistics là dịch vụ mang tính chất hỗ trợ và vì thế hàng hóa bị hư hỏng do khuyết tật trong chính hàng hóa đó gây ra, thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics sẽ không phải chịu trách nhiệm; tổn thất phát sinh trong những trường hợp được miễn trách nhiệm theo quy định của pháp luật và tập quán vận tải nếu thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics có tổ chức vận tải; thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics không phải chịu trách nhiệm khi không nhận được thông báo về khiếu nại trong thời hạn mười bốn ngày, kể từ ngày giao hàng cho người nhận hoặc 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, so với thời hiệu khởi kiện thông thường là hai năm, thì thời hiệu khởi kiện vi phạm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics là ngắn hơn, điều này cho phép thương nhân cung ứng dịch vụ Logistics sớm giải thoát trách nhiệm khi có hành vi vi phạm của mình và đòi hỏi khách hàng phải có những hiểu biết nhất định để tránh cơ hội vuột mất cơ hội bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của mình [3]. Ngoài ra thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics không phải chịu trách nhiệm về việc mấy khoản lợi đáng lẽ được hưởng của khách hàng, về sự chậm trễ hoặc thực hiện dịch vụ Logistics sai địa điểm do không phải lỗi của mình.

Đối với khách hàng, theo Điều 236 Luật Thương mại 2005 bên sử dụng dịch vụ có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại nếu người làm dịch vụ Logistics vi phạm hợp đồng, quyền hướng dẫn, kiểm tra, giám sát việc thực hiện hợp đồng. Cũng theo Điều 236 Luật Thương mại 2005 quy định khách hàng có những nghĩa vụ cơ bản đảm bảo được những quyền lợi cần thiết cho cả hai bên chủ thể trong quan hệ hợp đồng như nghĩa vụ cung cấp đầy đủ các chỉ dẫn, thông tin, chi tiết, chính xác và kịp thời về hàng hóa cho người cung ứng dịch vụ Logistics, khách hàng có nghĩa vụ thực hiện việc đóng gói và ký hiệu đối với hàng hóa hoặc các bên có thể thỏa thuận với nhau, điều này cho thấy thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics không đương nhiên có trách nhiệm đóng gói và ký mã hiệu đối với hàng hóa, điều này chỉ phát sinh khi các bên thỏa thuận để bên cung ứng dịch vụ Logistics đảm nhận công việc này. Ngoài ra khách hàng có nghĩa vụ bồi thường thiệt hại, trả các chi phí phát sinh cho bên cung ứng dịch vụ Logistics trong trường hợp bên này đã thực hiện đúng những chỉ dẫn của khách hàng hoặc những thiệt hại, chi phí phát sinh do lỗi của khách hàng và phải thanh toán mọi khoản tiền đã đến hạn.

Có thể thấy bên cạnh các quyền và nghĩa vụ cơ bản được quy định trong Luật Thương mại 2005 thì các bên khi tham gia vào từng hoạt động cụ thể trong chuỗi dịch vụ Logistics thì các bên còn phải tuân thủ những quy định của pháp luật tương ứng với các hoạt động đó trong các văn bản pháp lý chuyên ngành.

Kinh doanh dịch vụ Logistics là hoạt động mang tính rủi ro cao nên pháp luật cho phép giới hạn trách nhiệm vật chất của thương nhân cung ứng dịch vụ ở một mức độ nhất định. Quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics có nguồn gốc từ tập quán và pháp luật điều chỉnh hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải do dịch vụ Logistics nói chung bao gồm cả dịch vụ vận tải và trong hầu hết các trường hợp đều có liên quan đến vận tải [3]. Hầu hết các quy định liên quan về vận tải đều có những quy định giới hạn trách nhiệm của bên cung ứng dịch vụ, ví dụ trong lĩnh vực hàng không dân dụng, mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển trong Luật hàng không dân dụng 2006 được quy định tại Điều 166, theo đó đối với vận chuyển hàng hóa, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc do vận chuyển chậm là mười bảy đơn vị tính toán cho mỗi kilogam hàng hóa; trường hợp người gửi hàng có kê khai giá trị của việc nhận hàng hóa tại nơi đến và trả một khoản phí bổ sung thì người vận chuyển phải bồi thường theo mức giá trị đã được kê khai, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng giá trị đã kê khai lớn hơn giá trị thực tế. Bên cạnh đó người vận chuyển chỉ được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường trong trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra không phải do lỗi của mình hoặc hoàn do lỗi của bên thứ ba và sẽ không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm trong trường hợp người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển thực hiện hành vi gây thiệt hại một cách cố ý hoặc do cẩu thả nhưng với nhận thức rằng thiệt hại có thể xảy ra. Trong lĩnh vực hàng hải, tại Điều 152 Bộ luật hàng hải 2015 quy định trong trường hợp người giao hàng không thực hiện khai báo trước khi bốc hàng hoặc giá trị của hàng hóa không được ghi rõ trong chứng từ vận chuyển thì trách nhiệm bồi thường của bên vận chuyển chỉ trong giới hạn 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc 02 đơn vị tính toán cho mỗi kilogam trọng lượng cả bì của hàng hóa bị mất mát, hư hỏng. Giá trị nào cao hơn sẽ là mức giới hạn trách nhiệm.

Tại Luật Thương mại 2005 quy định toàn bộ trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics không vượt quá giới hạn trách nhiệm đối với tổn thất toàn bộ hàng hóa, thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics sẽ không được hưởng quyền giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại nếu người có quyền và nghĩa vụ liên quan chứng minh được sự mất mát, hư hỏng hoặc sự giao hàng chậm trễ là do thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics cố ý hành động hoặc không hành động để gây ra mất mát, hư hỏng, chậm trễ hoặc đã hành động hoặc không hành động một cách mạo hiểm và biết rằng sự mất mát, hư hỏng, chậm trễ đó chắc chắn xảy ra. Như vậy thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics chỉ được hưởng quyền giới hạn trách nhiệm trong trường hợp tổn thất xảy ra đối với hàng hóa do lỗi vô ý của mình.

Luật Thương mại 2005 không yêu cầu cụ thể hợp đồng cung ứng dịch vụ Logistics phải được thể hiện dưới một hình thức nhất định, vì vậy áp dụng quy định chung tại Điều 74 Luật Thương mại 2005, theo đó hợp đồng cung ứng dịch vụ Logistics có thể được thể hiện bằng lời nói, bằng văn bản hoặc được xác lập bằng hành vi cụ thể. Tuy nhiên cũng cần lưu ý rằng đối với các dịch vụ Logistics liên quan

đến vận tải thì pháp luật điều chỉnh các hoạt động vận tải cụ thể có thể quy định hợp đồng thuê vận tải thể hiện chứ hình thức văn bản. Ví dụ Bộ luật hàng hải 2015 quy định hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo chuyến phải được lập thành văn bản, vì vậy khi tiến hành thỏa thuận các bên cần chú ý những trường hợp pháp luật bắt buộc phải lập hợp đồng văn bản. Để tránh các trường hợp tranh chấp sau này, các bên nên tiến hành ký kết hợp đồng bằng văn bản nhằm lưu giữ chứng cứ xác thực về việc thỏa thuận ý chí giữa các bên trong quan hệ cung ứng – thuê dịch vụ Logistics.

Trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế, môi trường pháp lý điều chỉnh hoạt động Logistics của Việt Nam không những chịu sự điều chỉnh của các quy định pháp luật quốc gia nói trên mà còn chịu sự điều chỉnh của các quy phạm trong Điều ước quốc tế, tập quán và thông lệ quốc tế. Các hệ thống pháp luật quốc tế gồm một số các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên như Công ước của Liên Hiệp Quốc về vận tải hàng hóa quốc tế đa phương thức năm 1980, Công ước Kyoto, Công ước Vacxava về vận chuyển hàng không quốc tế năm 1929, Điều kiện thương mại quốc tế Incoterm 2000, Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức, các cam kết của Việt Nam trong WTO về mở cửa một vài phân ngành của dịch vụ Logistics khi Việt Nam gia nhập WTO,...

2.2. Một số bất cập và kiến nghị hoàn thiện

Hiện nay, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh về ngành dịch vụ Logistics mới chỉ dừng lại ở những quy định khung cơ sở pháp lý và chủ yếu được ghi nhận tại mục 4 Chương 4 Luật Thương mại, một số điều của Chương I Bộ luật hàng hải 2015, Chương VI Luật Hàng không dân dụng 2006 và một số các quy định nằm rải rác, điều này khiến cho việc nghiên cứu và vận dụng pháp luật trở nên khó khăn. Để có thể đáp ứng được nhu cầu hội nhập kinh tế quốc tế và có một quy chế điều chỉnh mạnh mẽ hoạt động kinh doanh dịch vụ Logistics thì việc ban hành pháp luật về Logistics là cần thiết và phù hợp với sự phát triển của nền kinh tế hiện nay. Xuất phát từ nhu cầu trong việc phát triển kinh tế và mậu dịch quốc tế Việt Nam cần thiết phải xây dựng một đạo luật riêng thống nhất điều chỉnh dịch vụ Logistics trên cơ sở phù hợp với các điều ước quốc tế, tập quán hàng hải nhằm tạo ra cơ sở pháp lý vững chắc cho hoạt động các các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics diễn ra mạnh mẽ, đặc biệt trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt trên thị trường quốc tế.

Theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 5 Nghị định 163/2017/NĐ-CP trong trường hợp khách hàng không có thông báo trước về giá trị của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường. Như vậy pháp luật ấn định mức 500 triệu mà không cần tính đến lượng hàng hóa là bao nhiêu, dù lượng hàng hóa ít hay nhiều cũng giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đối với mỗi yêu cầu bồi thường. Nhóm tác giả đề xuất nên bãi bỏ quy định này và thay thế bằng đơn vị tính toán, ví dụ như: trường hợp các bên không có thỏa thuận thì giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics sẽ được giới hạn bằng một đơn vị tính toán cho mỗi kilogam hàng hóa. Việc quy định đơn vị tính toán và đơn vị hàng hóa sẽ dễ dàng trong việc tiếp cận trong việc bồi thường thiệt hại, theo đó mức tối đa bồi thường sẽ phụ thuộc vào số lượng hay khối lượng của hàng hóa.

Việc quy định giới hạn trách nhiệm đã tạo ra một số các khó khăn cho bên thuê dịch vụ Logistics. Trong trường hợp này chúng ta nên điều chỉnh theo hướng giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics không vượt quá giá trị tổn thất thực tế để phù hợp với điều khoản về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics, việc bồi thường nên được tính toán trên cơ sở tham chiếu giá trị hàng hóa cụ thể và thực tế theo trị giá hàng hóa tại nơi và thời gian mà hàng được giao cho khách hàng hoặc có thể ấn định theo giá trị thị trường, tham chiếu giá trị thông thường của loại hàng hóa cùng loại và cùng chất lượng.

Theo điểm a khoản 1 Điều 235 Luật Thương mại 2005 thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics có quyền được hưởng thù lao dịch vụ và các chi phí hợp lý khác tuy nhiên pháp luật chưa giải thích cụ thể như thế nào là "chi phí hợp lý". Quy định "chi phí hợp lý" mang tính chất chung chúng, rất khó xác định được, việc xác định chi phí hợp lý bao gồm những khoản nào liên quan trực tiếp đến quyền lợi của thương nhân kinh doanh dịch vụ nhưng do pháp luật chưa quy định cụ thể nên các bên trong trường hợp không biết và không thể biết trước những chi phí sẽ phát sinh trong tương lai thì các khoản này có được tính vào thù lao

hưởng dịch vụ hay không. Đặc biệt khi các bên trong hợp đồng không có thỏa thuận các điều khoản liên quan và khi xảy ra tranh chấp, không có cơ sở pháp lý để điều chỉnh các vấn đề phát sinh. Vì vậy để đảm bảo quyền lợi của các bên cũng như tránh các trường hợp xảy ra tranh chấp, pháp luật cần xây dựng những quy định cụ thể, chi tiết những chi phí hợp lý đó bao gồm những chi phí nào.

Bên cạnh đó, tại điểm b khoản 1 Điều 235 Luật Thương mại 2005 quy định 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 những phải thông báo ngay cho khách hàng. Tuy nhiên hiện nay chưa có hướng dẫn cụ thể về việc lý do chính đáng vì lợi ích khách hàng được hiểu như thế nào, nếu như các bên có thỏa thuận về những trường hợp đó trong hợp đồng thì việc xử lý trong thực tế sẽ dễ dàng hơn nhưng nếu không có thỏa thuận trước đó thì tranh chấp dẫn đến rất khó để giải quyết vì quy định "lý do chính đáng vì lợi ích khách hàng" khá cảm tính, tùy vào mức độ nhận định của mỗi người chứ không có một mẫu số chung nào điều chỉnh tính chất hợp lý của vấn đề. Theo nhóm tác giả cần phải bổ sung cơ chế tạo điều kiện thuận lợi cho các bên khi tham gia hoạt động kinh doanh dịch vụ Logistics, có thể quy định tính chất "chính đáng" ở đây là những trường hợp liên quan đến thời tiết, thiên tai, tình thế cấp thiết để tránh một nguy cơ đe dọa gây thiệt hại đến lợi ích hàng hàng và phải có căn cứ chứng minh được những mối đe dọa này thì thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics được làm khác với chỉ dẫn của khách hàng.

Các doanh nghiệp Việt Nam kinh doanh dịch vụ Logistics chiếm tỷ trọng lớn nhưng đa phần là các doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ, do quy mô nhỏ, hoạt động manh mún, đồng thời cơ sở hạ tầng còn chưa đồng bộ và yếu kém, không đáp ứng được điều kiện phát triển mạnh mẽ của kinh tế mới nên doanh thu của các doanh nghiệp này chưa chiếm được thị phần lớn trên thị trường quốc tế [4]. Điều này tạo ra khó khăn với các doanh nghiệp khi phải cạnh tranh với những doanh nghiệp nước ngoài với quy mô lớn và chiếm thị phần cao. Vì vậy để thúc đẩy phát triển ngành kinh doanh dịch vụ Logistics nói riêng và nền kinh tế quốc gia nói chung Nhà nước cần ban hành những chính sách pháp luật hỗ trợ các doanh nghiệp trong việc xây dựng và kinh doanh ngành nghề, tạo điều kiện thuận lợi về mặt pháp lý như giảm thuế, chi phí cho các doanh nghiệp Logistics, không áp dụng các chính sách làm tăng chi phí, đẩy mạnh xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và tăng cường các gói hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp này.

3. Kết luận

Trong xu thế kinh tế quốc tế, sản xuất hàng hóa đang trên đà phát triển, khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng tăng, thị trường xuất khẩu ngày càng được mở rộng đáp ứng nhu cầu hội nhập kinh tế sâu rộng. Dịch vụ Logistics ra đời đã tạo ra thế và lực phát triển nền kinh tế quốc dân, đem lại hiệu quả kinh tế và góp phần thúc đẩy phát triển đất nước cùng với đó là hệ thống pháp luật điều chỉnh đang dần được hoàn thiện đã tạo ra nhiều cơ hội cũng như thách thức cho ngành dịch vụ Logistics ở Việt Nam[5]. Vì vậy không chỉ các doanh nghiệp Logistics mà còn cả hệ thống quản lý nhà nước cần phải tiếp nhận những kinh nghiệm trong hoạt động và quản lý mạng lưới Logistics toàn cầu, nâng ca năng lực thông qua cải thiện chất lượng dịch vụ, mở rộng mạng lưới hoạt động, phát triển nguồn nhân lực theo chiều sâu để có thể đủ sức cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài, đưa kinh tế Việt Nam hội nhập toàn cầu.

Tài liệu tham khảo

[1] Mạnh Đức (2022), *Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt trên 558 tỷ USD, cán cân thương mại nghiêng về xuất siêu*, nguồn: https://vneconomy.vn/tong-kim-ngach-xuat-nhap-khau-dat-tren-558-ty-usd-can-can-thuong-mai-nghieng-ve-xuat-sieu.htm, truy cập ngày 30/06/2023.

[2] Băng Tâm (2022), *Việt Nam đang sở hữu tất cả những lợi thế để thúc đẩy Logistics phát triển*, nguồn: https://baochinhphu.vn/viet-nam-dang-so-huu-tat-ca-nhung-loi-the-de-thuc-day-Logistics-phat-trien-102221019181620366.htm, truy cập ngày 30/06/2023.

[3] Trường Đại học Luật Thành phố Hồ Chí Minh (2020), *Giáo trình Pháp luật về thương mại hàng hóa và dịch vụ*, NXB Hồng Đức, Hà Nội, tr. 233.

[4] Minh Anh (2021), *Ngành Logistics Việt Nam muốn phát triển nên tập trung cung cấp dịch vụ có giá trị gia tăng*, nguồn: https://kinhtedothi.vn/nganh-logistics-viet-nam-muon-phat-trien-nen-tap-trung-cung-cap-dich-vu-co-gia-tri-gia-tang-445113, truy cập ngày 08/05/2025.

[5] Vũ Phương Nhi (2022), *Phát triển logistics thành ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao*, nguồn: https://xaydungchinhsach.chinhphu.vn/phat-trien-logistics-thanh-nganh-dich-vu-dem-lai-gia-tri-gia-tang-cao-119221216185205693.htm, truy cập ngày 08/05/2025.