

Một số giải pháp phát triển ngành logistics Việt Nam

VŨ QUỲNH VÂN*

Trong các ngành kinh tế của Việt Nam thì logistics có vai trò đặc biệt quan trọng trong thông thương, buôn bán hàng hóa, góp phần phát triển nền kinh tế thị trường. Tuy nhiên, hiện nay, logistics nước ta vẫn bộc lộ sự non trẻ, cần phải có những biện pháp thúc đẩy để ngành thực sự trở thành thế mạnh của Việt Nam trong tiến trình hội nhập kinh tế khu vực và kinh tế quốc tế.

SỰ PHÁT TRIỂN CÒN NHIỀU HẠN CHẾ

Theo nhiều tài liệu, dịch vụ logistics (theo đúng nghĩa của từ này) nước ta bắt đầu phát triển từ những năm 1990 trên cơ sở của dịch vụ giao nhận vận tải, kho vận. Hiện nay, cả nước có khoảng 1.300 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics (so với con số 700 trước năm 2005), như: dịch vụ giao nhận vận tải, kho bãi, bốc dỡ, đại lý vận tải, đại lý giao nhận, dịch vụ logistics... chủ yếu tập trung tại khu vực TP. Hồ Chí Minh và Thủ đô Hà Nội.

Sau khi nước ta gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), ngành dịch vụ logistics phát triển rất nhanh, tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm khoảng từ 15%-20%, tổng chi phí dịch vụ logistics chiếm khoảng 21% GDP. Theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam đã có sự cải thiện rất đáng kể về hệ thống cơ sở vật chất hạ tầng logistics, từ vị trí 72/160 và điểm trung bình là 2,68/5 trong năm 2012, thì đến năm 2014, Việt Nam đã vươn lên vị trí 44/160 với điểm trung bình 3,11/5, trong đó đáng kể nhất là sự thay đổi hạ tầng thông tin. Điều này góp phần cải thiện chỉ số hoạt động logistics (LPI) của Việt Nam và đưa Việt Nam từ vị trí 53 lên vị trí 48 vào năm 2014.

Tuy nhiên, bên cạnh đó, ngành logistics nước ta vẫn còn đang bộc lộ nhiều hạn chế, bất cập, như sau:

Một là, cơ sở vật chất hạ tầng logistics của Việt Nam yếu, quy mô nhỏ và chưa đồng bộ. Hệ thống cơ sở vật chất hạ tầng giao thông của Việt Nam hiện nay có khoảng 17.000 km đường nhựa, gần 3.200 km đường sắt, 41.000 km đường thủy, 49 cảng biển các loại và 37 sân bay, nhưng chất lượng của hệ thống này không đồng đều, có những chỗ chưa đảm bảo kỹ thuật, chất lượng kém. Hiện tại, chỉ có khoảng 20 cảng biển có thể tham gia việc vận tải hàng hóa quốc tế. Theo thống kê, số lượng cầu bến đáp ứng cho tàu trên 50 nghìn DWT

làm hàng chỉ chiếm một tỷ lệ rất nhỏ. Tuy đã được đầu tư trong một thời gian khá dài, nhưng hiện nay, chỉ có một số ít cảng được trang bị phương tiện xếp dỡ khá hiện đại, còn lại các cảng biển khác của Việt Nam chủ yếu vẫn sử dụng các thiết bị chưa hiện đại. Năng suất xếp dỡ của các cảng của nước ta còn khá thấp so với các cảng trong khu vực. Cụ thể: theo Hiệp hội Doanh nghiệp (DN) Dịch vụ Logistics Việt Nam, năng suất xếp dỡ của Việt Nam chỉ đạt khoảng từ 45%-50% mức tiên tiến của thế giới.

Lượng máy bay của ngành hàng không hiện nay cũng chưa đủ đáp ứng việc chở hàng vào mùa cao điểm. Thiết kế đường bộ gần như chưa tính đến việc vận chuyển bằng container, nên đã không phù hợp với yêu cầu của vận chuyển loại hình này. Mới đây, Việt Nam có đưa tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng vào hoạt động, nhưng mức phí khá cao, đã làm giảm năng lực vận tải đường bộ và làm tăng chi phí logistics. Trong khi đó, tổng chiều dài đường sắt của nước ta cao hơn so với các nước khác trong khu vực, nhưng chất lượng thì còn kém. Nhiều tuyến đường bộ ở cấp tỉnh và cấp huyện chưa được nâng cấp nên chất lượng kém, nhất là thiếu tính đồng bộ của các loại hình kết cấu hạ tầng giao thông.

Nhìn chung hạ tầng logistics ở nước ta còn yếu, quy mô nhỏ và chưa đồng bộ. Điều này đã làm cho Việt Nam có ngành logistics kém phát triển do chi phí giao thông vận tải cao và thiếu tính cạnh tranh,

*ThS., Trường Đại học Công đoàn | Email: vanvq@dhcd.edu.vn

làm cho chất lượng dịch vụ logistics tại Việt Nam chưa đạt được so với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập kinh tế khu vực và thế giới.

Hai là, quy mô DN cung cấp dịch vụ logistics còn nhỏ, kinh doanh manh mún. Theo Hiệp hội DN Dịch vụ Logistics Việt Nam, hiện có khoảng 1.300 DN dịch vụ logistics đang hoạt động, trong đó 20% là công ty nhà nước, 70% là công ty trách nhiệm hữu hạn và DN tư nhân là 10%. Các DN Việt Nam đa phần đều nhỏ, hạn chế về vốn, công nghệ và trình độ nhân lực. Thời gian hoạt động trung bình của các DN là 5 năm với vốn đăng ký trung bình khoảng 1,5 tỷ đồng/DN. Các DN logistics tại Việt Nam hiện nay mới chỉ dừng lại ở việc cung cấp dịch vụ cho một số công đoạn của chuỗi dịch vụ khổng lồ này.

Hơn nữa, DN nội địa về số lượng và chất lượng. Theo Hiệp hội DN Dịch vụ Logistics Việt Nam, trong 1.300 DN logistics đang hoạt động, thì DN nội địa chỉ chiếm 25%, còn lại 75% thì phần đều rơi vào tay các DN nước ngoài.

Cụ thể: đa số DN logistics nội địa đang hoạt động do quy mô nhỏ nên năng lực tài chính, trình độ quản lý hạn chế, chủ yếu vẫn dừng lại ở những dịch vụ đơn giản, như: làm thủ tục hải quan, cho thuê phương tiện vận tải, kho bãi...

Trong khi đó, các DN nước ngoài thường xuất phát từ những tập đoàn quốc tế lớn, đa ngành nghề, có bề dày kinh nghiệm, chuyên nghiệp với hệ thống mạng lưới đã được mở rộng khắp thế giới. Các DN này thường tìm kiếm các gói dịch vụ logistics tích hợp (phổ biến là 3PL) vốn không đơn thuần là vận chuyển hàng hóa mà còn đi kèm với nhiều dịch vụ giá trị gia tăng khác (thủ tục hải quan, lưu kho, đóng gói và phân phối sản phẩm).

Ngoài ra, sự liên kết giữa các DN xuất - nhập khẩu và DN dịch vụ logistics còn nhiều hạn chế, chưa chặt chẽ. Hơn nữa, rất nhiều DN xuất - nhập khẩu của Việt Nam thực chất chỉ làm hàng gia công cho nước ngoài, hoặc xuất khẩu theo đường tiểu ngạch. Do vậy, quyền nhập nguyên liệu và xuất thành phẩm thuộc về đơn vị đặt hàng gia công, tức bên nước ngoài.

Ba là, hạn chế trong vấn đề tối ưu hóa chi phí logistics để cạnh tranh. Kết quả từ Khảo sát Logistics 2015 do Vietnam Supply Chain thực hiện với 100 đại diện bộ phận logistics từ các DN hoạt động tại Việt Nam cho thấy, phần lớn DN đều có

chi phí logistics/doanh thu chiếm từ 5% đến trên 10%. Còn theo thống kê của Hiệp hội DN logistics Việt Nam (VLA), chi phí logistics của Việt Nam chiếm khoảng 25% GDP mỗi năm, cao hơn rất nhiều so với các nước trên thế giới. Ví dụ: so sánh về chi phí kho vận (logistics)/GDP của nhiều nước, thì Mỹ chiếm khoảng 9%, châu Âu khoảng 13%, Mexico là 14% và mức trung bình của thế giới là 15% (Lê Thu, 2015).

Bốn là, thiếu nguồn nhân lực ngành dịch vụ logistics. Tốc độ phát triển nhanh của ngành logistics đặt ra những thách thức lớn cho các DN và người lao động trong hoạt động kinh doanh quốc tế. Trong những năm gần đây, ngành dịch vụ logistics của Việt Nam phát triển nóng, nên nguồn nhân lực cung cấp cho thị trường logistics thiếu hụt trầm trọng cả về số lượng và chất lượng.

Với 353 DN hội viên Hiệp hội DN Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) có khoảng 4.000 nhân viên chuyên nghiệp và 5.000 nhân viên bán chuyên nghiệp, nhưng chỉ đáp ứng 40% nhu cầu, trong khi dự báo 3 năm tới các DN logistics cần thêm 18.000 lao động.

Ngoài ra, kỹ năng thực hành của sinh viên cũng rất quan trọng, nhưng chỉ một số trường liên kết với các công ty logistics cho sinh viên thực tập. Tuy nhiên với thời gian ngắn, mức độ va chạm thực tế không đáng kể để có thể hình thành kỹ năng.

Trong khi đó, về phía DN, theo số liệu điều tra của Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển (Trường Đại học Kinh tế Quốc dân) về hoạt động logistics, có tới 54,7% DN logistics cho rằng, họ thiếu đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp, thiếu trình độ vận hành, quản lý công việc thông qua các ứng dụng công nghệ thông tin.

MỘT SỐ ĐỀ XUẤT

Theo Hiệp hội DN Dịch vụ Logistics Việt Nam, ngành logistics hiện đang tăng trưởng với tốc độ khoảng 20%/năm và được dự báo sẽ duy trì mức tăng trưởng hai con số trong khoảng từ 5-10 năm tới. Đặc biệt, Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương được ký kết vào tháng 02/2016, Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC) được thành lập vào tháng 12/2015, các hoạt động xuất - nhập khẩu phát triển sôi động, sẽ là cơ hội lớn cho ngành logistics bùng nổ. Điển hình, khi TPP có hiệu lực với nhiều dòng thuế về 0%, hứa hẹn sự phát triển sôi động của hoạt động xuất - nhập khẩu tại Việt Nam. Vì vậy, để tận dụng được cơ hội nói trên và nhằm phát triển ngành logistics, trong thời gian tới, cần thực hiện có hiệu quả một số giải pháp sau:

Thứ nhất, hoàn thiện khung pháp lý logistics minh bạch, phù hợp xu thế phát triển logistics hiện nay, tạo thuận lợi cho thương mại và thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Bên cạnh đó, cần cải cách thủ tục hải quan, thực hiện một cửa quốc gia, điện tử hóa khai hải quan, ứng dụng thương mại điện tử, cải cách thủ tục hành chính... nhằm tạo điều kiện cho DN xuất - nhập khẩu và DN dịch vụ logistics cắt giảm chi phí, nâng cao lợi thế cạnh tranh.

Bên cạnh đó, cần thành lập Ủy ban Quốc gia về Logistics là cơ quan chịu trách nhiệm, là đầu mối thực thi các chương trình, mục tiêu chung của ngành, tham gia tư vấn quy hoạch và chiến lược tổng thể phát triển logistics của Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn 2030.

Thứ hai, đầu tư phát triển cơ sở vật chất hạ tầng phục vụ logistics. Theo đó, Chính phủ và các cơ quan chức năng cần phối hợp chặt chẽ để đạt được các mục tiêu phát triển hệ thống cơ sở vật chất hạ tầng theo các quy hoạch đã được Đảng và Nhà nước thông qua. Trước mắt, Chính phủ cần chỉ đạo các bộ, ngành chức năng thực hiện và đạt được các mục tiêu về cơ sở vật chất hạ tầng theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Về lâu dài, cần tập trung vào những vấn đề như sau:

- Đầu tư phát triển hạ tầng công nghệ thông tin logistics. Theo đó, để phát triển hệ thống công nghệ thông tin phục vụ logistics, Nhà nước cần đẩy mạnh việc thiết lập hệ thống thông tin giữa các bên liên quan trong quá trình kinh doanh để có thể cập nhật một cách nhanh chóng những thông tin về phương tiện vận chuyển cũng như các hàng hóa được vận chuyển, triển khai kịp thời các dịch vụ về hải quan, tổ chức xếp dỡ và giao hàng, giảm được thời gian vận chuyển và giải phóng nhanh chóng phương tiện vận chuyển, hạn chế các chi phí phát sinh trong quá trình logistics.

- Tập trung xây dựng và phát triển cảng biển hợp lý, đồng thời cần có tầm nhìn phát triển cần thiết cho tương lai. Phát triển logistics luôn gắn với quá trình phát triển hàng hải và sự phát triển của phương thức vận chuyển bằng container để đáp ứng yêu cầu nhanh chóng, an toàn và hiệu quả. Vì vậy, cần tập trung xây dựng cảng container và các cảng trung chuyển để phục vụ cho nhu cầu vận chuyển container trong nước và khu vực nhằm nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng cho DN sản xuất, kinh doanh và từ đó nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics. Về vốn đầu tư, cần đa dạng hóa nguồn vốn để thực hiện việc xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng logistics bao gồm vốn ngân sách, vốn ODA, vốn vay nước ngoài.

- Phát triển các tuyến vận tải mới và đội tàu. Để làm được điều này, Nhà nước cần có các chính sách hỗ trợ đầu tư để các công ty vận tải biển có thể thuê, mua hay vay mua tàu biển mới. Nhà nước cần có các chính sách thuế phù hợp để tạo điều kiện phát triển đội tàu theo yêu cầu của sự phát triển. Đồng thời, cần có các chính

sách phát triển đội tàu bằng cách đầu tư vào ngành công nghiệp đóng tàu để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành, khuyến khích đóng các loại tàu biển có trọng tải lớn và các tàu container.

Thứ ba, tăng tính liên kết giữa các DN logistics. Hiệp hội DN Dịch vụ Logistics Việt Nam với vai trò chủ chốt cần kết nối các DN trong ngành, tạo ra các DN đầu đàn, hợp tác chia sẻ các lợi thế nhằm giảm chi phí logistics, tạo ra sân chơi lành mạnh và mang tính cạnh tranh cao trong ngành logistics... nhằm gắn kết DN xuất - nhập khẩu và DN dịch vụ logistics.

Các DN dịch vụ logistics Việt Nam cần chủ động làm việc với DN xuất - nhập khẩu Việt Nam, tư vấn và thuyết phục các DN này thay đổi phương thức “mua CIF, bán FOB”. Bên cạnh đó, các DN dịch vụ logistics cũng cần nâng cao năng lực xây dựng mạng lưới ở nước ngoài và tính chuyên nghiệp để phục vụ khách hàng có chất lượng và uy tín. Bản thân các DN logistics phải quảng bá hoạt động của mình và cùng DN xuất - nhập khẩu cam kết đồng hành trong việc sử dụng và cung cấp dịch vụ logistics.

Thứ tư, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics. Cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, các trường đào tạo, các DN logistics, các trung tâm xúc tiến đầu tư, Hiệp hội DN Dịch vụ Logistics Việt Nam... trong việc nâng cao kiến thức về khai thác dịch vụ logistic, như: tổ chức các cuộc hội thảo, bản tin chuyên đề, phổ biến pháp luật, cập nhật những kiến thức vận hành, khai thác và quản lý loại hình dịch vụ này.

Các trường đại học cần xây dựng chương trình đào tạo về dịch vụ logistics, đưa vào nội dung đào tạo một số ngành giao thông vận tải hoặc mở đào tạo chuyên ngành dịch vụ logistics với nhiều loại hình đào tạo, nhiều cấp độ đào tạo, căn cứ vào nhu cầu thực tiễn của từng giai đoạn. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Thủ tướng Chính phủ (2014). *Quyết định 1517/QĐ-TTg, ngày 26/08/2014 phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*
2. Đặng Đình Đào, Vũ Thị Minh Loan, Nguyễn Minh Ngọc, Đặng Thu Hương, Phạm Thị Minh Thảo (2011). *Logistics những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*, Nxb Đại học Kinh tế quốc dân
3. Lê Thu (2015). *Nhiều thách thức đối với DN Logistics Việt Nam*, truy cập từ <http://www.baohaiquan.vn/Pages/Nhieu-thach-thuc-doi-voi-Logistics-Viet-Nam.aspx>
4. World Bank (2007, 2010, 2012, 2014). *Connecting to compete: Trade logistics in the global*, New York: World Bank

chủ yếu xuất khẩu những mặt hàng có hàm lượng công nghệ thấp, có tỷ lệ thâm dụng lao động cao, trong đó có thể kể tới các ngành: ô tô, dệt may, da giày...

Từ thực trạng nói trên và dựa trên kinh nghiệm của Hàn Quốc và Thái Lan, để phát triển CNHT ở Việt Nam, trong thời gian tới, theo chúng tôi, cần thực hiện có hiệu quả một số giải pháp, như sau:

Thứ nhất, phải xác định đúng vai trò của CNHT trong chiến lược phát triển công nghiệp quốc gia để chủ động, tích cực tham gia chuỗi sản xuất toàn cầu và nâng cao năng lực cạnh tranh. Tuy nhiên, không nhất thiết phải coi ngành nào cũng làm CNHT, mà phải lựa chọn một số sản phẩm chủ lực để phát triển thành thương hiệu quốc gia. Không nên máy móc khi đặt vấn đề tỷ lệ nội địa hóa đối với từng loại sản phẩm, mà phải tính đến chi phí, giá thành, chất lượng và hiệu quả kinh tế trong sự phân công và hợp tác theo chuỗi giá trị toàn cầu.

Thứ hai, cần nghiên cứu để ban hành luật riêng về CNHT. Kinh nghiệm của Hàn Quốc và Thái Lan cho thấy, để có thể phát triển CNHT ở Việt Nam thì vai trò của chính sách có ý nghĩa dẫn dắt, thúc đẩy mang tính quyết định cả về tốc độ, mức độ và trình độ phát triển. Vì vậy, Việt Nam cần thiết phải có một luật riêng về CNHT, chứ không chỉ dựa vào một số quy hoạch, nghị định để phát triển mạnh được lĩnh vực này. Hơn nữa, Việt Nam cần có thêm nhiều chính sách cho việc nuôi dưỡng sự phát triển của ngành CNHT. Trong đó, cần có đề án rõ ràng cho việc hỗ trợ và nuôi dưỡng những DN “đam mê sống còn” với ngành CNHT một cách tập trung triệt để.

Thứ ba, chính sách ưu đãi cho CNHT phải đúng đối tượng, có tính khả thi, hiệu quả hơn. Mặc dù, gần đây nhất, ngày 03/11/2015, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 111/2015/NĐ-CP về phát triển CNHT. Tuy nhiên, theo đánh giá của cộng đồng DN, một số chính sách pháp luật của Việt Nam vẫn được đánh giá là chưa sát với thực tế, chính sách hỗ trợ mới

chỉ từ khâu xúc tiến thương mại, hỗ trợ bán hàng, trong khi đáng lẽ ra phải hỗ trợ từ khâu làm ra sản phẩm. Hiệu ứng, tác động của cơ chế chính sách chưa thật sự hiệu quả vì phạm vi quá rộng, quá cào bằng. Thậm chí, nhiều địa phương không biết bắt đầu từ đâu nên loay hoay mãi mà không tìm thấy “lối ra” cho ngành CNHT phát triển tốt đáp ứng nhu cầu bức bách từ hội nhập (Thanh Giang, 2016).

Vì vậy, theo chúng tôi, chính sách ưu đãi cho CNHT phải đúng đối tượng, có tính khả thi, hiệu quả hơn, hỗ trợ từ gốc chứ không phải từ ngọn. Nhà nước phải theo sát DN để đưa ra các chính sách sát với tình hình thực tế. Ít nhất Việt Nam phải xây dựng được cơ chế cho DNNVV các lĩnh vực ưu tiên tiếp cận được nguồn vốn vay, đảm bảo đủ nguồn tài chính để đầu tư khi cần. Bên cạnh đó phải có các chính sách phù hợp để hỗ trợ, phải vận dụng hết các văn bản pháp luật để xây dựng cơ chế thông thoáng mới có thể thúc đẩy CNHT phát triển.

Thứ tư, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho ngành CNHT. Để thực hiện được điều này, ngành giáo dục và các ngành có liên quan phải đào tạo những kỹ sư có đủ trình độ về kỹ thuật thực hành và thực tiễn, trang bị cho họ kiến thức cần thiết về công nghệ hiện đại; mở rộng sự liên kết trong đào tạo giữa các trường đại học trong nước và các trường đại học có uy tín trên thế giới. Đồng thời, cần có sự đầu tư nâng cấp các cơ sở đào tạo, từ các trường đại học cho đến các trường nghề để từng bước nâng dần chất lượng của nguồn nhân lực trong tương lai. Ngoài ra, Nhà nước cũng dành một phần ngân sách thỏa đáng để cử người đi đào tạo ở những quốc gia có truyền thống mạnh về phát triển CNHT nhằm tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho việc phát triển CNHT của nước ta trong những năm tiếp theo.

Thứ năm, cần thúc đẩy sự phát triển của các DNNVV. Bởi những sản phẩm hỗ trợ thường được sản xuất và cung cấp chủ yếu từ những DNNVV. Theo đó, Nhà nước cần sớm ban hành Luật Hỗ trợ DNNVV để hỗ trợ hiệu quả và thiết thực cho nhóm DN này. Hiện nay, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã hoàn thiện dự thảo Luật Hỗ trợ DNNVV và đang lấy ý kiến đóng góp rộng rãi của các cơ quan, tổ chức, DN và đông đảo người dân trong và ngoài nước. Việc cho ra đời Luật Hỗ trợ DNNVV kỳ vọng sẽ hạn chế được những điểm bất cập của chính sách hỗ trợ thời kỳ trước, từ đó sẽ mang lại cú hích cho DNNVV.

Thứ sáu, có chính sách khuyến khích các DN FDI liên doanh, liên kết với DN trong nước để tăng cường chuyển giao công nghệ, nhất là trong việc phát triển CNHT. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chính phủ (2015). *Nghị định số 111/2015/NĐ-CP, ngày 03/11/2015 về phát triển công nghiệp hỗ trợ*
2. Thanh Giang (2016). *Phát triển công nghiệp hỗ trợ: Vẫn chờ cơ chế*, truy cập từ <http://m.daidoanket.vn/kinh-te/phan-trien-cong-nghiep-ho-tro-van-cho-co-che/91643>
3. Văn Cường (2013). *CNHT các nước (K4): Hàn Quốc và Đài Loan*, truy cập từ <http://www.saigondautu.com.vn/Pages/20131005/Ky-4-Han-Quoc-va-Dai-Loan.aspx>