

PHÁT TRIỂN NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP SÂU

Ths. Trần Hương Giang*

Giai đoạn hiện nay, phát triển Logistics là một yếu tố quan trọng nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế. Bài viết nghiên cứu những cơ hội để phát triển logistics tại Việt Nam trong bối cảnh hội nhập sâu rộng hiện nay.

• Từ khóa: *logistics, phát triển logistics.*

In the current period, Logistics development is an important factor to promote economic development. The paper examines opportunities for logistics development in Vietnam in the current context of extensive integration.

• Keywords: *logistics, logistics development.*

Ngày nhận bài: 4/9/2019

Ngày chuyển phân biên: 6/9/2019

Ngày nhận phân biên: 19/9/2019

Ngày chấp nhận đăng: 23/9/2019

1. Đặt vấn đề

Phát triển dịch vụ logistics sẽ đem lại nguồn lợi khổng lồ cho nền kinh tế. Logistics là một hoạt động tổng hợp mang tính dây chuyền, hiệu quả của quá trình này có tầm quan trọng quyết định đến tính cạnh tranh của ngành công nghiệp và thương mại mỗi quốc gia. Sự phát triển dịch vụ logistics có ý nghĩa đảm bảo cho việc vận hành sản xuất, kinh doanh các dịch vụ khác được đảm bảo về thời gian và chất lượng. Logistics phát triển tốt sẽ mang lại khả năng giảm được chi phí, nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ.

2. Cơ hội và thách thức cơ bản cho phát triển ngành logistics Việt Nam

2.1. Những cơ hội

Sau hơn 10 năm Việt Nam gia nhập WTO, thị trường dịch vụ logistics Việt Nam có sự chuyển biến tích cực với số lượng các doanh nghiệp hoạt động trong ngành phát triển nhanh và có tốc độ

tăng trưởng cao. Nếu nhìn vào tốc độ phát triển thương mại nước ta, cũng là mục tiêu phát triển của ngành dịch vụ logistics, sẽ thấy kim ngạch xuất nhập khẩu đã tăng lên 1,86 lần, thị trường bán lẻ trong nước tăng bình quân 20 - 25%/năm và kết quả, ngành dịch vụ logistics cũng tăng tương ứng 20 - 25%/năm. Tuy nhiên, theo thống kê cho thấy các công ty logistics Việt Nam mới chỉ hoạt động trong phạm vi nội địa hay một vài nước trong khu vực, và chủ yếu làm đại lý hoặc đảm nhận từng công đoạn cho các doanh nghiệp logistics quốc tế. Đây là một trong những cản trở cho các doanh nghiệp Việt Nam cung cấp các dịch vụ trọn gói cho khách hàng. Mặc dù có thể tính đến vai trò của các đại lý mà các công ty Việt Nam thiết lập ở các quốc gia khác, nhưng quan hệ này thường khá lỏng lẻo và không đồng nhất.

Theo cam kết, Việt Nam thực hiện tự do hóa dịch vụ logistics trong WTO và Hội nhập Asean về logistics theo lộ trình 4 bước bao gồm:

- (1) Tự do hóa thương mại, dỡ bỏ rào cản thuế quan;
- (2) Tạo cơ hội cho doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics;
- (3) Nâng cao năng lực quản lý logistics;
- (4) Phát triển nguồn nhân lực.

2.2. Những thách thức

Sau khi Việt Nam gia nhập WTO đã đưa ra cam kết mở cửa hội nhập các phân ngành logistics. Số lượng DN logistics tăng mạnh, từ 700 doanh nghiệp (DN) năm 2005 tăng lên hơn 1.200 DN vào năm 2012, với tốc độ phát triển

* Học viện Công nghệ Bưu chính, Viễn thông

dịch vụ từ 16 - 20%/năm. Hiện nay, nước ta có khoảng 3.000 DN hoạt động trong ngành dịch vụ logistics, trong đó khoảng 1.300 DN hoạt động tích cực ở thị trường trong nước và nước ngoài; khoảng 30 DN cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam.

Các doanh nghiệp Việt Nam cung cấp chủ yếu các dịch vụ logistics nội địa, như dịch vụ vận tải nội địa, vận tải đa phương thức, dịch vụ cảng biển, cảng hàng không, dịch vụ kho bãi, khai báo hải quan, giám định hàng hóa, kiểm nghiệm hàng hóa, bốc dỡ hàng hóa... và đảm nhận một phần dịch vụ logistics quốc tế qua làm đại lý cho các doanh nghiệp nước ngoài là các chủ hàng, chủ tàu, các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế thuê lại.

Bên cạnh đó, vẫn còn nhiều hạn chế trong ngành logistics từ nhiều năm qua vẫn chưa giải quyết được như: Công tác quy hoạch giữa các

ngành liên quan vẫn còn chưa có sự kết nối chặt chẽ với nhau; cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại, công nghệ thông tin còn yếu kém, chưa kết nối được với các nước trong khu vực; nguồn nhân lực cho hoạt động logistics còn chưa đáp ứng được yêu cầu. Đặc biệt, năng lực cạnh tranh của các DN kinh doanh dịch vụ logistics ở Việt Nam còn chưa cao so với DN các nước trong khu vực và thế giới...

Theo số liệu của Ngân hàng Thế giới (WB) năm 2018, chi phí logistics tại Việt Nam ước tính khoảng hơn 20% GDP hàng năm, cao hơn đáng kể so với Thái Lan 18%, Trung Quốc hơn 19%, Nhật Bản 11%, Mỹ gần 8% và Singapore 8%. Chi phí logistics quá cao đã gián tiếp làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Do vậy, chi phí logistics thấp sẽ góp phần quan trọng vào việc thuận lợi hóa thương mại, tạo giá trị gia tăng và nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất nhập khẩu và đánh giá trình độ phát triển thương mại của một quốc gia.

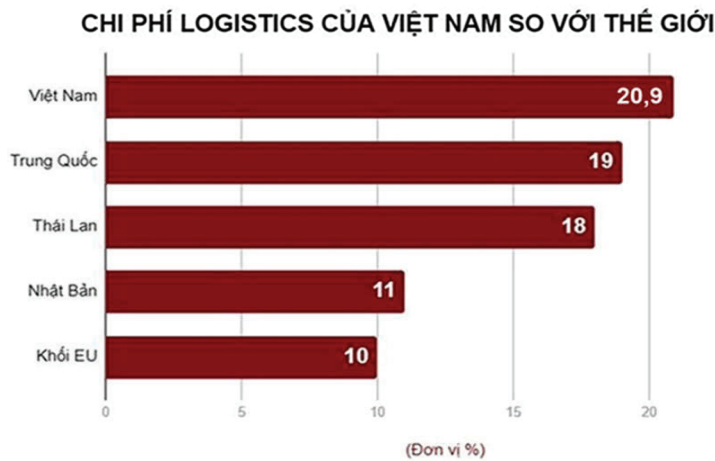
Nguyên nhân chính được nhận định là: (1) Hệ thống hạ tầng giao thông Việt Nam đang thiếu và yếu so với yêu cầu phát triển đất nước, đặc biệt là đường bộ chưa phát triển tương xứng với tốc độ công nghiệp hóa, đô thị hóa của nước ta, dẫn đến tình trạng quá tải và

ùn ú; (2) Đa số các doanh nghiệp logistics Việt Nam hoạt động với quy mô nhỏ, năng lực hạn chế, các mối liên kết chưa hiệu quả, do đó khoảng 80% thị phần logistics Việt Nam đang nằm trong tay số lượng nhỏ doanh nghiệp logistics nước ngoài; (3) Mặc dù các cơ quan quản lý nhà nước đang thực hiện nhiều cải cách nhằm tinh gọn thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho thương mại, tuy nhiên thực tế vẫn còn nhiều khó khăn về thủ tục thông quan dẫn đến làm chậm tốc độ luân chuyển hàng hóa, tăng chi phí của

Bảng xếp hạng LPI của Việt Nam qua các năm

Năm	Thứ hạng LPI	Điểm LPI	Hải quan	Hạ tầng	Vận tải quốc tế	Năng lực logistics	Theo dõi và truy xuất	Thời gian
2018	39	3.27	2.95	3.01	3.16	3.4	3.45	3.67
2016	64	2.98	2.75	2.7	3.12	2.88	2.84	3.5
2014	48	3.15	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49
2012	53	3	2.65	2.68	3.14	2.68	3.16	3.64
2010	53	2.96	2.68	2.56	3.04	2.89	3.1	3.44
2007	53	2.89	2.89	2.5	3	2.8	2.9	3.22

Nguồn: Ngân hàng Thế giới



doanh nghiệp; (4) Vận tải biển nội địa chưa phát huy hết tiềm năng để giảm tải cho vận tải đường bộ; (5) Sự liên kết giữa các cảng và dịch vụ hậu cảng (như kho, bãi, trung tâm logistics) còn hạn chế do thiếu các ứng dụng công nghệ cao trong quản lý khai thác logistics, dẫn đến chi phí phải trả của ngành cao; (6) Nguồn nhân lực cũng là yếu tố hạn chế để phát triển logistics Việt Nam. Bởi nguồn nhân lực hiện tại cũng chỉ đáp ứng theo quy mô của doanh nghiệp và việc đào tạo nguồn nhân lực cho ngành này chưa đáp ứng được nhu cầu do thiếu các cơ sở đào tạo chuyên sâu chất lượng cao.

Thực tế doanh nghiệp Việt Nam hiện nay hầu hết chưa cung cấp được dịch vụ logistics hoàn chỉnh theo đúng nghĩa của nó. Hoạt động logistics chưa tạo thành một chuỗi liên tục trong chuỗi cung ứng. Thách thức về ứng dụng công nghệ thông tin và thương mại điện tử: Trong hoạt động giao nhận vận tải, việc sử dụng các ứng dụng công nghệ thông tin trong giao dịch và quản trị là một yếu tố quan trọng, đánh giá độ tin cậy và năng lực của doanh nghiệp logistics. Các doanh nghiệp Việt Nam thường quản lý thủ công, mức độ ứng dụng công nghệ thông tin còn thấp. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics hàng đầu thế giới đang hoạt động ở Việt Nam như APLL, Maesk Logistics sử dụng những ứng dụng chuyên dụng để quản lý và cung cấp cho khách hàng khả năng nhìn thấy và kiểm soát đơn hàng (visibility) ở bất kỳ thời điểm nào. Mức độ ứng dụng thương mại điện tử (bao gồm cả trao đổi EDI và vận đơn điện tử, chứng từ điện tử...) của các doanh nghiệp Việt Nam yếu và thua kém so với các doanh nghiệp logistics nước ngoài, chưa có khả năng liên kết với các mạng lưới dịch vụ logistics khác. Do vậy, doanh nghiệp logistics Việt Nam chỉ có thể làm các dịch vụ đơn lẻ cho các doanh nghiệp logistics nước ngoài.

Chúng ta còn phải đối mặt với thách thức về nguồn nhân lực. Tại Việt Nam, hiện chưa có cơ sở đào tạo chuyên nghiệp về logistics. Nguồn nhân lực của doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu là tự đào tạo theo kinh nghiệm thực tế, mức độ chuyên nghiệp còn kém. Khi thị trường bùng nổ, các doanh nghiệp logistics sẽ phải đối diện thêm với xu hướng thiếu hụt nhân lực giỏi do sức hút của các doanh nghiệp nước ngoài

hoặc tự tách ra thành lập công ty riêng. Thách thức về cơ chế chính sách quản lý và hạ tầng logistics: Việc quản lý các hoạt động logistics không nhất quán, còn chồng chéo. Mỗi Bộ quản lý một khâu đoạn như thuế và hải quan do Bộ Tài chính quản lý, vận tải và hạ tầng do Bộ Giao thông Vận tải, xúc tiến thương mại do Bộ Công Thương phụ trách...

3. Định hướng và giải pháp cơ bản phát triển dịch vụ logistics Việt Nam

3.1. Định hướng phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 và các năm tiếp theo

Cần có chiến lược phát triển cũng như các chính sách hỗ trợ cho ngành logistics. Hoàn thiện khung pháp lý logistics minh bạch, phù hợp xu thế phát triển hiện nay, tạo thuận lợi 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 doanh nghiệp xuất nhập khẩu và doanh nghiệp dịch vụ logistics cắt giảm chi phí, nâng cao lợi thế cạnh tranh. Với việc thực hiện các chiến lược ưu tiên sau đây:

+ Chiến lược giảm chi phí logistics ở Việt Nam (can thiệp vào các điểm hạn chế của chuỗi cung ứng như năng suất của các cảng, kho bãi và điểm trung chuyển; quy hoạch vận tải đa phương thức thúc đẩy phát triển nhanh hơn các phương thức vận tải hàng hóa có chi phí thấp; xác định các cơ hội cải tạo các sản phẩm xuất khẩu cụ thể).

+ Chiến lược đào tạo nguồn nhân lực ngành logistics một mặt nhằm đáp ứng nhanh nhu cầu nhân lực qua đào tạo cho ngành, mặt khác đẩy nhanh chương trình đào tạo các chuyên gia logistics có kỹ năng ứng dụng và triển khai các thực hành quản trị logistics và chuỗi cung ứng theo kịp các nước công nghiệp phát triển.

+ Chiến lược tái cấu trúc logistics, trong đó có kế hoạch thúc đẩy sự tăng trưởng những nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PLs) trong nước, xem đây là tiền đề phát triển thị trường dịch vụ logistics tại Việt Nam. Dịch vụ logistics hướng đến dịch vụ trọn gói 3PL (integrated third party logistics service) là chiến

lược cạnh tranh để phát triển thị trường dịch vụ logistics của nước ta ngang tầm khu vực và thế giới cần được định hướng và hỗ trợ từ phía Nhà nước, các ngành có liên quan.

+ Thúc đẩy và gắn kết công nghệ thông tin trong logistics, đặc biệt khâu thủ tục hải quan và tại biên giới (tăng cường tổ chức, thúc đẩy tiêu chuẩn hóa trong khai thác như chứng từ, tiêu chuẩn công nghệ..., phát triển các cổng thông tin logistics, EDI, e-logistics...). Phát triển logistics điện tử (e-logistics) cùng với thương mại điện tử và quản trị chuyên cung ứng an toàn và thân thiện là xu hướng thời đại.

3.2. Giải pháp phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 và các năm tiếp theo

Một là, rà soát các quy hoạch, kế hoạch, bảo đảm tính đồng bộ kết nối của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics, gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một tổng thể thống nhất. Tăng cường hơn nữa việc phối hợp xây dựng, hoàn thiện cơ sở hạ tầng giao thông, các trung tâm logistics và hạ tầng công nghệ thông tin theo hướng bền vững trong môi liên kết các vùng kinh tế trọng điểm và các hành lang kinh tế của nước ta một cách đồng bộ, kết nối được với các nước trong khu vực và trên thế giới.

+ Tăng cường tạo thuận lợi thương mại có thể là một yếu tố quyết định. Các xu hướng toàn cầu cho thấy lợi ích có được từ tăng cường tạo thuận lợi thương mại có thể lớn hơn nhiều lợi ích từ giảm thuế quan, đặc biệt khi mà mức thuế quan hiện đã khá thấp ở phần lớn các lĩnh vực. Cần có sự đồng bộ, phối hợp tốt hơn, tập trung vào các giải pháp chính sách nhằm rà soát, hợp lý hóa biện pháp, quy trình, áp dụng tự động hóa, nhất là cơ chế một cửa quốc gia, bãi bỏ các quy định về kiểm tra nhiều lần, thực hiện quản lý dựa trên đánh giá rủi ro trong các cơ quan kiểm tra chuyên ngành, cũng như tăng cường tính minh bạch.

+ Để thành công, một đòi hỏi quan trọng là phải có sự phối hợp, cộng tác liên ngành với doanh nghiệp. Để thực hiện thành công chương trình hành động đa ngành rõ ràng cần

sự cam kết của tất cả các cơ quan và một cơ chế phối hợp liên ngành có sự chỉ đạo sát sao của Chính phủ.

Hai là, tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; đẩy mạnh tái cơ cấu thị trường vận tải nội địa theo hướng giảm thị phần vận tải bằng đường bộ, tăng thị phần vận tải bằng đường sắt và đường thủy nội địa, đặc biệt là trên các hành lang vận tải chính; thị phần vận tải hàng hóa liên tỉnh đường bộ đến năm 2020 khoảng 54,4%, đường sắt 4,3%, đường thủy nội địa 32,4%; đầu tư mở rộng hạ tầng logistics nhằm kết nối các cảng của Việt Nam với các nước láng giềng; xây dựng công trình giao thông, kho bãi, trung tâm logistics trên các tuyến đường, hành lang kết nối các cảng của Việt Nam với Lào, Campuchia, Thái Lan và Nam Trung Quốc; tăng cường cơ sở vật chất, trang thiết bị bốc xếp và hệ thống kho bãi đáp ứng yêu cầu của vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; nâng cao năng lực vận chuyển hàng hải, tăng lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển; điều chỉnh quy hoạch hệ thống cảng biển theo hướng tập trung phát triển lợi thế kinh tế vùng; nâng cao chất lượng dịch vụ của đội tàu Việt Nam... tăng cường phát triển vận tải đường sông và các tuyến vận tải ven biển.

Ba là, kiến nghị, đề xuất các giải pháp nhằm đào tạo phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, phong cách làm việc chuyên nghiệp trong hoạt động logistics, sẵn sàng thích ứng với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế. Do thực tế hiện nay việc đào tạo nguồn nhân lực chất lượng còn thấp, chưa đáp ứng đủ yêu cầu và nhu cầu của DN. Chủ yếu các DN phải đào tạo lại và tự đầu tư bổ sung kiến thức cho nhân lực hiện có của mình.

Bốn là, về mặt thể chế Nhà nước: Cần có “bàn tay hữu hình” của Nhà nước, thành lập Ủy ban quốc gia logistics trong giai đoạn hiện nay để gắn kết, thống nhất quản lý, tổ chức thực hiện những chương trình trọng điểm và phối hợp các ngành hiệu quả hơn.

Tái cấu trúc logistics, khuyến khích áp dụng rộng rãi quản trị chuỗi cung ứng, quản trị logistics trong các doanh nghiệp thuộc mọi

thành phần, khuyến khích việc thuê ngoài (outsourcing) logistics, điều chỉnh và bổ sung luật, chính sách nhằm tạo điều kiện phát triển hoạt động dịch vụ logistics cũng như các doanh nghiệp 3PL trong nước; gỡ bỏ các hạn chế, cản trở để các công ty 3PL, 4PL nước ngoài hoạt động thuận lợi hơn; có chính sách hỗ trợ đào tạo các chuyên viên logistics; triển khai các hệ thống EDI và hệ thống giao dịch không giấy tờ tại các điểm hải quan, cửa khẩu, cải cách hành chính và minh bạch trong các dịch vụ công...

Năm là, về phía các hiệp hội ngành: Tạo mối gắn kết giữa hiệp hội và thành viên, hỗ trợ tư vấn thiết thực và giúp đỡ doanh nghiệp nâng cao tính chuyên nghiệp, đạo đức trong cạnh tranh. Khuyến khích sự cộng tác giữa các thành viên trên cơ sở sử dụng lợi thế từng doanh nghiệp (cơ sở vật chất, trang thiết bị, hệ thống thông tin...) để thực hiện dịch vụ trọn gói, mở rộng tầm hoạt động trong nước và quốc tế. Có chương trình đẩy mạnh quá trình liên kết, xúc tiến phát triển thị trường mua bán, sáp nhập doanh nghiệp dịch vụ logistics. Thành lập Ủy ban Quốc gia về logistics, là cơ quan chịu trách nhiệm làm 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 2025 và tầm nhìn 2035. Đầu tư, nâng cấp cơ sở vật chất hạ tầng đồng bộ, nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển ngày càng lớn của ngành logistics. Theo đó, cần sớm hoàn thiện cảng, cảng thông quan nội địa, đường bộ, kho bãi, trang thiết bị và các định chế có liên quan.

Sáu là, về phía doanh nghiệp logistics: Chủ động và tiếp tục nâng cao năng lực cạnh tranh, đầu tư công nghệ thông tin, phương tiện, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chuyên nghiệp phù hợp theo các chuẩn mực quốc gia, khu vực và quốc tế để đáp ứng cho ngành logistics. Đối với các DN sử dụng dịch vụ logistics nên tái cơ cấu và xác lập bộ phận chuyên quản trị về logistics; xác định rõ phương hướng phát triển của công ty và xây dựng chiến lược nhất quán với Chính phủ để tăng cường sức cạnh tranh. Nhất là các DN cần phải đánh giá thực trạng, xác định thị trường của mình và phát huy điểm mạnh để nâng cao tính cạnh tranh. Đồng thời, hợp tác với các DN

XNK để tạo chuỗi cung ứng, nâng cao hiệu suất hoạt động và chất lượng dịch vụ.

Phát triển dịch vụ logistics theo hướng 3PL (dịch vụ trọn gói, tích hợp); thêm nhiều giá trị gia tăng phục vụ khách hàng. Tăng cường khả năng sử dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics. Thực hiện các phương pháp công nghệ logistics tiên tiến như quản trị chuỗi cung ứng (supply Chain management-SCM) hay giao hàng đúng thời điểm (JIT), trong thiết kế luồng vận tải nhiều chặng và sắp xếp các công đoạn trong dây chuyền cung ứng dịch vụ logistics.

Bảy là, các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cần phải có quan điểm logistics ngay từ chính các doanh nghiệp, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần phải làm ăn theo đúng quy tắc của thị trường, phải liên kết hoạt động, hợp tác, thiết lập mối quan hệ kinh tế cùng có lợi, mỗi doanh nghiệp cần tập trung thế mạnh của mình và sẽ thuê ngoài những dịch vụ không phải thế mạnh của mình. Sự liên kết, phối hợp hỗ trợ nhau là điều rất cần thiết cho các doanh nghiệp Việt Nam.

4. Kết luận

Như vậy, chúng ta có thể thấy vai trò to lớn của ngành logistics đối với nền kinh tế toàn cầu, thúc đẩy sự phát triển thương mại quốc tế, giảm bớt chi phí và thủ tục vận chuyển, lưu thông hàng hóa. Ở nước ta hiện nay, dịch vụ logistics cũng đã có những đóng góp không nhỏ với nền kinh tế. Tuy nhiên, kinh nghiệm cũng như cơ sở vật chất làm logistics còn yếu, vì vậy trong tương lai, việc đầu tư cả về vật chất lẫn nhân lực trong ngành này là điều cần được chú trọng.

Tài liệu tham khảo:

Giáo trình nghiệp vụ vận tải, Trường Đại học GTVT, NXB GTVT 2013.

Thông tin tại Hội nghị logistics toàn quốc, tháng 4/2018.

Hoàng Anh Dũng, Chuyên gia cao cấp WB tại Việt Nam-Thách thức và cơ hội của Logistics Việt Nam (12.2012).

Kriensak Rabiwongse, Director, Transport Planning Division, Office of the Prime Minister, Thailand-Multimodal Transport as a mean to enhance national competitiveness, National Workshop on Multimodal Transport Operations, Hanoi 14-18/3/2011.