

ĐẨY MẠNH PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS THEO HIỆP ĐỊNH FTA Ở VIỆT NAM - HAI NĂM NHÌN LẠI

TS. Nguyễn Thị Minh Hòa*

Tham gia Hiệp định tạo thuận lợi thương mại (TFA) của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), các nước thành viên được các nhà kinh tế học của WTO dự báo, khi các nước tham gia triển khai đầy đủ FTA sẽ cắt giảm trung bình 14,3% chi phí thương mại của các quốc gia thành viên, đặc biệt là các nước đang phát triển sẽ được hưởng lợi nhiều nhất. Việt Nam đã tham gia Hiệp định TFA và chính thức có hiệu lực từ ngày 22 tháng 2 năm 2017, để thực hiện Hiệp định này Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 2 năm 2017 về việc phê duyệt kế hoạch hành động, nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025. Đây là lần đầu tiên Việt Nam có một kế hoạch hành động quốc gia về phát triển ngành dịch vụ logistics một cách toàn diện, bản kế hoạch này cũng là động lực, phương hướng cho việc phát triển dịch vụ logistics trong thời gian tới.

• Từ khóa: phát triển ngành dịch vụ, logistics, hiệp định FTA.

Participating in the Agreement on Trade Facilitation (TFA) of the World Trade Organization (WTO), other countries are forecast by economists of the WTO, when participating countries fully implement FTA cut an average of 14.3% of trade costs of member states, especially developing countries development will benefit the most. Vietnam has joined the TFA and officially took effect. From February 22, 2017, in order to implement this agreement, the Prime Minister issued a Decision 200/QĐ-TTg February 14, 2017 approving the action plan, improving the competitiveness competition and development of logistics services in Vietnam to 2025. This is the first time Vietnam has a national action plan on the development of logistics services in a comprehensive way, this plan is also a driving force and method, directions for the development of logistics services in the future.

• Keywords: developing services, logistics, FTA agreements.

Trong thời gian qua, ngành logistics có mức tăng trưởng cao (15-16%). Số lượng các doanh nghiệp vận tải và logistics hiện nay là khoảng 3.000 doanh nghiệp, bao gồm cả đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa, đường hàng không... Tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics đạt khoảng 30-40%. Theo Ngân hàng Thế giới (WB) công bố, Việt Nam đang xếp ở vị trí 39/160 nước với điểm số LPI (chỉ số năng lực quốc gia về logistics) được cải thiện đáng kể: 3,27, xếp thứ 3 trong khối ASEAN (sau Singapore vị trí 7 và Thái Lan vị trí 32) trên bảng xếp hạng hoạt động logistics 2018. Hoạt động logistics của Việt Nam hiện nay đang trên đà phát triển cùng với sự gia tăng hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa và Việt Nam được đánh giá có hiệu suất dịch vụ logistics tốt hơn hẳn các thị trường có mức thu nhập tương đương.

Với những chủ trương, chính sách đúng đắn của Đảng, Nhà nước và sử dụng có hiệu quả, hiệu lực các công cụ quản lý đối với dịch vụ logistics trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế trong thời gian qua đã đạt được một số kết quả cơ bản trên các mặt như sau:

Cơ sở pháp lý về logistics đã dần được hoàn thiện: Hệ thống hành lang pháp lý khá đầy đủ

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

* Học viện Tài chính

như: Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, cùng với việc ban hành Nghị định số 163/NĐ-CP ngày 30/12/2017 quy định về kinh doanh dịch vụ logistics, cũng như Chỉ thị số 21/CT-TTg ngày 16/4/2018 về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông. Thông qua kế hoạch hành động, qua các quy định về kinh doanh dịch vụ logistics cùng những chỉ đạo quyết liệt của Thủ tướng Chính phủ đã mang lại bước đột phá cao trong ban hành khung pháp lý và thể chế đối với hoạt động logistics thông qua môi trường kinh doanh thông thoáng, lành mạnh và hướng tới phát triển bền vững. Cùng với đó là cơ chế quản lý dịch vụ logistics cũng được kiện toàn, Ủy ban 1899 được giao thêm chức năng điều phối và phát triển dịch vụ logistics.

Hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu và thương mại quốc tế được thúc đẩy và phát triển: Dù chi phí logistics của Việt Nam vẫn còn khá cao so với các nước trong khu vực và thế giới, nhưng nhìn lại hai năm vừa qua ngành logistics đã có những đóng góp không nhỏ trong hoạt động xuất nhập khẩu và thương mại quốc tế, đưa hoạt động xuất nhập khẩu của nước ta trở thành điểm sáng với tốc độ tăng trưởng vượt bậc so với các năm trước, cụ thể: Kim ngạch xuất khẩu năm 2017 đạt 214,1 tỷ USD, tăng 21,2% so với năm 2016 và năm 2018 đạt trên 245 tỷ USD, tăng 13,8% so với năm 2017. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2018 đạt trên 482 tỷ USD, xuất siêu đạt 7,2 tỷ USD, cao gấp 3 lần so với cùng kỳ năm 2017, vượt chỉ tiêu được Quốc hội và Chính phủ giao cho ngành Công thương. Sáu tháng đầu năm 2019, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa đạt khoảng 245,48 tỷ USD và có thể coi là mức cao nhất trong sáu tháng từ trước đến nay, với kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đạt 122,72 tỷ USD.

Về cơ sở hạ tầng: Hạ tầng cơ sở logistics ngày càng được hoàn thiện, thông qua quyết sách, đầu tư phát triển của Quốc hội, Chính phủ, các Bộ,

ngành đối với các dịch vụ kho, bãi, cảng để phục vụ việc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng được nâng cấp mở rộng. Đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ với các tuyến đường vận tải khác như các tuyến đường cao tốc, sân bay, bến cảng và trung tâm logistics đang dần được đầu tư nâng cấp mở rộng, xây mới theo hướng hiện đại, có trọng tâm, trọng điểm, nhiều tuyến đường vận tải đã được nâng cấp xây dựng tập trung vào các công trình có tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế xã hội, cũng như góp phần nâng cao năng lực xử lý hàng hóa, thúc đẩy lưu thông hàng hóa nhanh chóng và thuận lợi.

Hoạt động đào tạo, ứng dụng công nghệ và các hoạt động khác hỗ trợ tích cực cho ngành dịch vụ logistics: Việc đào tạo nguồn nhân lực cho ngành dịch vụ logistics đã có rất nhiều các viện, trường và các cơ sở khác tham gia đào tạo với số lượng ngày càng tăng lên, chương trình đào tạo đã được cải tiến theo hướng chuyên sâu, chuyên nghiệp, gắn với thực tế. Bên cạnh đó, đội ngũ giảng viên cũng ngày càng tăng lên cả về số lượng và trình độ.

Trong thời gian qua các Bộ, ngành, hiệp hội VLA đã tổ chức nhiều hội nghị, hội thảo cấp nhà nước và địa phương, ngành hàng nhằm nâng cao nhận thức cũng như đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực cho tương lai.

Hiện nay ngành dịch vụ đã có nhiều trang bị, thiết bị và ứng dụng công nghệ hiện đại được đưa vào sử dụng trong nghiệp vụ quản lý kho, bãi, quản lý phương tiện vận tải, quản lý hàng hóa, đẩy mạnh chất lượng hoạt động dịch vụ logistics ngày càng được thực hiện nhanh và tốt hơn.

Cơ chế đối thoại và tuyên truyền giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp thực hiện dịch vụ logistics: Hàng năm các cơ quan quản lý nhà nước như Bộ Công Thương, VCCI, VLA... đã tổ chức rất nhiều diễn đàn logistics, các diễn đàn này đã tạo được sự kết nối chặt chẽ giữa cơ quan quản lý và cộng đồng doanh nghiệp, thông qua diễn đàn đã có những đối thoại thẳng thắn mang

tính đóng góp xây dựng một cách tích cực ở cả 3 cấp là cơ quan quản lý nhà nước ở trung ương, cơ quan quản lý nhà nước ở địa phương với các hiệp hội, doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics ở Việt Nam.

Đặc biệt, từ năm 2017 trở lại đây, trước khi tổ chức diễn đàn Bộ Công Thương sẽ biên soạn và phát hành tới các Bộ, ngành, địa phương, hiệp hội doanh nghiệp ấn phẩm Báo cáo logistics Việt Nam, điều này giúp cho doanh nghiệp tiếp cận đúng tình hình thực tế, đồng thời thông qua thực tế có thể tham gia vào quá trình xây dựng các cơ chế, chính sách pháp luật của nhà nước đối với ngành logistics. Mặt khác, báo cáo này còn giúp cơ quan quản lý nhà nước có những đánh giá xác thực tình hình thực tế để kịp thời ban hành những chính sách đáp ứng được những đòi hỏi từ thực tiễn ngành logistics của Việt Nam.

Mặc dù qua hai năm phát triển với nhiều kết quả khả quan nhưng hoạt động logistics của Việt Nam còn gặp nhiều khó khăn như:

Công tác phối hợp nghiên cứu, xây dựng quy hoạch của các Bộ, ngành, địa phương chưa thực sự phát huy hiệu quả, hiệu lực. Một số tỉnh, thành phố có tiềm năng về cơ sở hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông nhưng lại chưa được đầu tư tương xứng, do đó các hoạt động dịch vụ logistics chưa thực sự phát triển như định hướng. Nguyên nhân là đến thời điểm hiện nay nước ta vẫn chưa có một chiến lược tổng thể phát triển ngành logistics của Việt Nam.

Trong những năm qua, mặc dù Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương đã nỗ lực xây dựng khuôn khổ pháp lý, tạo lập môi trường kinh doanh thông thoáng nhằm đẩy mạnh hoạt động logistics ở Việt Nam phát triển, nhưng thực tế triển khai các cơ quan quản lý cấp sở, ngành địa phương và bản thân các doanh nghiệp vẫn gặp rất nhiều khó khăn, bất cập. Mà nguyên nhân chủ yếu vẫn là do các quy định pháp lý còn chòng chéo, phát sinh nhiều thủ tục hành chính và kiểm tra chuyên ngành chưa phù hợp. Mặc dù đã có nhiều văn bản của các cơ quan chủ quản nhằm khắc phục những tồn tại hạn chế

trên, nhưng lại chưa có sự đánh giá tình hình thực hiện các chính sách quản lý và phát triển dịch vụ logistics một cách tổng thể, để từ đó kịp thời sửa đổi cho phù hợp với đặc thù của hoạt động logistics hiện nay ở Việt Nam.

Bên cạnh đó, đội ngũ cán bộ, công chức thực hiện chức năng quản lý nhà nước đối với lĩnh vực logistics còn hạn chế về số lượng và trình độ. Trong quá trình thực hiện nghiệp vụ quản lý nhiều cán bộ, công chức chưa được đào tạo đúng chuyên ngành, vẫn còn phổ biến tình trạng hoạt động theo phương thức kiêm nhiệm nên công tác quản lý, xây dựng chính sách còn gặp nhiều khó khăn. Nguyên nhân là do chưa có một chiến lược tổng thể về phát triển ngành dịch vụ logistics, cùng với đó là do số lượng biên chế được bố trí cho công tác quản lý đối với lĩnh vực này còn hạn chế, thiếu hụt dẫn đến trong quá trình thực hiện thường xuyên quá tải làm ảnh hưởng đến chất lượng công việc được giao.

Về phía các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam hiện nay cho thấy: chi phí dịch vụ còn khá cao, chất lượng cung cấp một số dịch vụ chưa cao nên khi tham gia vào sân chơi logistics có sự cạnh tranh gay gắt của yếu tố nước ngoài sẽ gặp rất nhiều khó khăn. Những khó khăn trên bắt nguồn từ quy mô doanh nghiệp, từ vốn nội tại của doanh nghiệp cũng như kinh nghiệm và trình độ quản lý của doanh nghiệp. Hiện nay, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu ở quy mô nhỏ, có tới 90% doanh nghiệp khi đăng ký có vốn dưới 10 tỷ đồng, 5% có mức vốn từ 10 đến 20 tỷ đồng, còn lại 5% có mức vốn từ 20 tỷ đồng trở lên. Trong khi đó, số doanh nghiệp logistics tham gia Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics mới chỉ có gần 400 doanh nghiệp, điều đó cho thấy tính liên kết của doanh nghiệp Việt Nam còn thấp, đa số vẫn hoạt động đơn lẻ; về khả năng áp dụng phương thức, trang thiết bị kỹ thuật, ứng dụng công nghệ thông tin cũng như nguồn nhân lực chưa thực sự đáp ứng được yêu cầu của chuỗi cung ứng dịch vụ. Ngoài ra, một nguyên nhân quan trọng nữa là do trong hoạt động thương mại quốc tế ở Việt Nam chủ yếu nhập CIF, xuất

FOB nên rất ít nguồn hàng để thực hiện dịch vụ logistics.

Mặt khác, doanh nghiệp Việt Nam đang nắm giữ nhiều cơ sở hạ tầng, tài sản phục vụ hoạt động logistics như trung tâm logistics, kho, bãi, cảng biển, cảng cạn, đường sắt, toa xe, xe tải nhưng phần lớn các hoạt động này diễn ra đơn lẻ, thường chỉ diễn ra ở từng phân khúc nhất định, thiếu sự kết nối xuyên suốt để cung cấp dịch vụ logistics tích hợp, tối ưu hóa.

Tại Việt Nam, kết cấu hạ tầng cho hoạt động logistics và chi phí vận tải trên đường bộ, phụ phí cảng biển do các chủ tàu nước ngoài áp đặt cũng đang là những rào cản rất lớn trong hoạt động logistics phát triển. Việc kết nối các phương thức vận tải cũng là hạn chế lớn, các hành lang vận tải chính, trọng tâm như kết nối đường sắt, đường thủy nội địa với cảng biển, với các trung tâm đô thị, các trung tâm sản xuất - tiêu thụ hàng hóa chính chưa thực sự hiệu quả, đây cũng là một trong các nguyên nhân dẫn đến chi phí logistics tăng cao. Mặc dù hệ thống đường bộ đã có nhiều cải tiến, tuy nhiên số lượng phương tiện vận tải chạy rỗng còn khá phổ biến, từ đó làm giảm hiệu suất khai thác, tăng cao chi phí mà nguyên nhân cơ bản là thiếu sàn giao dịch vận tải.

Giải pháp phát triển dịch vụ logistics

Thứ nhất, đối với các Bộ, ngành, địa phương và Hiệp hội doanh nghiệp có liên quan.

Cần quán triệt sâu sắc quan điểm, định hướng, nhận thức chỉ đạo nhất quán, xuyên suốt quá trình phát triển ngành dịch vụ logistics, coi đây là một ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng đóng vai trò quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế, nâng cao năng lực cạnh tranh cũng như nâng cao chất lượng, hiệu quả phát triển kinh tế ở nước ta.

Quyết liệt triển khai thực hiện Quyết định 200/QĐ-TTg, đồng thời cùng nhau triển khai nhiệm vụ trong Kế hoạch cải thiện Chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam được ban hành kèm theo Quyết định số 708/QĐ-BTC ngày 26/3/2019 của Bộ Công thương. Bên cạnh đó cần tuyên truyền, phổ biến, hướng dẫn các doanh nghiệp

hoạt động trong lĩnh vực logistics thực hiện có hiệu quả các văn bản pháp luật hiện hành có liên quan, nhằm thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu phát triển ổn định và bền vững.

Tiếp tục cải cách thủ tục hành chính bằng cách cắt bỏ hoặc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan, đặc biệt là các thủ tục kiểm tra chuyên ngành. Đồng thời, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong các khâu ở các cấp quản lý, đổi mới tổ chức hoạt động, chính sách về đầu tư hạ tầng giao thông, hạ tầng thương mại, hạ tầng công nghệ thông tin phù hợp với tình hình thực tiễn của Việt Nam.

Rà soát lại quy hoạch ngành logistics thông qua xây dựng các trung tâm logistics có sự kết nối hiệu quả với các hệ thống cảng biển, đường giao thông trong nước và khu vực tạo thành những tuyến, luồng vận chuyển hàng hóa thuận lợi, hiệu quả cao. Cùng với đó là xây dựng những chính sách khuyến khích việc xã hội hóa trong đầu tư, nhưng trước hết cần bố trí nguồn ngân sách trung ương và địa phương để đầu tư cho các hạng mục công trình trọng điểm, ở khu vực được đánh giá là địa điểm kinh tế tiềm năng cho phát triển ngành logistics.

Thứ hai, đối với các hiệp hội doanh nghiệp.

Các hiệp hội doanh nghiệp, ngành hàng ở Việt Nam hiện nay cần tổ chức, sắp xếp lại quy trình sản xuất hợp lý, tối đa hóa các công đoạn trong chuỗi giá trị sản phẩm, nâng cao hiệu quả, tối giản chi phí trong hoạt động sản xuất, kinh doanh nhằm tăng cao hiệu quả, thúc đẩy sự cạnh tranh của hàng hóa và các ngành hàng.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics tích cực hơn nữa trong tham gia ký kết các văn bản hợp tác ghi nhớ, hợp đồng và các chuyển giao lưu hợp tác giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam với các hiệp hội doanh nghiệp quốc tế, các đơn vị đào tạo.

Kiến nghị các cấp quản lý về việc xây dựng sàn giao dịch vận tải điện tử phục vụ cho các vùng kinh tế trọng điểm, các tuyến đường trọng điểm nhằm tiết giảm tối đa xe chạy rỗng.

Thứ ba, đối với các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics

Đẩy mạnh sự liên kết giữa các trung tâm logistics và các doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng, ngành đường sắt, doanh nghiệp vận tải thành một chuỗi liên kết xuyên suốt, từ đó cung cấp dịch vụ logistics có sự tích hợp. Đặc biệt là việc liên kết các doanh nghiệp logistics tạo thành mạng lưới vận tải đa phương thức, thông qua việc kết nối giữa các doanh nghiệp logistics của Việt Nam với các doanh nghiệp trong khu vực và thế giới, nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động trong thời gian tới.

Cần thiết phải khơi thông, phát triển thị trường dịch vụ và tạo điều kiện để doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam nhanh chóng vươn lên, bắt kịp trình độ phát triển của thế giới thông qua việc kết nối giữa doanh nghiệp sản xuất, doanh nghiệp kinh doanh thương mại với các doanh nghiệp dịch vụ logistics. Đồng thời xây dựng cơ chế khuyến khích doanh nghiệp dịch vụ logistics mở rộng phạm vi địa bàn hoạt động ra nước ngoài.

Thường xuyên cử nhân viên công ty tham gia các lớp bồi dưỡng kiến thức, cập nhật văn bản quy phạm pháp luật, trao đổi, tọa đàm giữa cơ quan quản lý nhà nước, đơn vị đào tạo và doanh nghiệp nhằm nâng cao trình độ đội ngũ cán bộ nhân viên trong quản lý, đặc biệt là đào tạo về nghiệp vụ, kỹ năng và tiếng Anh chuyên ngành.

Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong lĩnh vực giao nhận vận tải, đặc biệt là ứng dụng công nghệ thông tin đối với cả quá trình xử lý chuỗi cung ứng dịch vụ, đảm bảo kết nối chặt chẽ giữa các bên tham gia cũng như kiểm soát hiệu quả về mặt thời gian, chi phí và chất lượng dịch vụ.

Phát triển đầu mối nguồn hàng từ bộ phận sale trong công ty thông qua các chính sách hỗ trợ đặc biệt cho đội ngũ này.

Một thực tế cần thiết và cấp bách là các doanh nghiệp phải liên kết với nhau để vừa hỗ trợ, thúc đẩy nhau cùng phát triển.

Thứ tư, về đào tạo nguồn nhân lực cho ngành logistics.

Tiếp tục đẩy mạnh đào tạo 4 nghề về logistics bao gồm: nhân viên nhà kho, giám sát nhà kho, nhân viên logistics và nhân viên giao nhận thông qua các chương trình đào tạo liên kết với các đơn vị nước ngoài.

Đẩy mạnh hoạt động của Ban tư vấn về đào tạo logistics có đại diện của các chuyên gia nhiều kinh nghiệm trong quản lý, đào tạo và sử dụng lao động thuộc lĩnh vực logistics của Úc và Việt Nam.

Thường xuyên tập huấn cho các giảng viên, giáo viên về phát triển chương trình và tổ chức đào tạo ngành logistics có sự tham gia mạnh mẽ của doanh nghiệp theo mô hình của các nước phát triển như Úc.

Các trường đại học, cao đẳng, trung cấp nghề cần đẩy mạnh hơn nữa việc thực hiện liên kết trong đào tạo ngắn hạn và dài hạn nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành logistics. Cùng nhau xây dựng chương trình đào tạo cấp đại học và trên đại học, theo chương trình đào tạo quốc tế của hiệp hội giao nhận vận tải quốc tế (FIATA) và Hiệp hội giao nhận vận tải ASEAN (AFFA). Đặc biệt, trong quá trình đào tạo theo chương trình quốc tế cần thống nhất chuẩn đầu ra và tiến tới mở rộng, công nhận các học phần, tín chỉ của nhau sẽ giúp cơ sở đào tạo nhanh chóng mở rộng và nâng cao chất lượng đào tạo trong thời gian tới.

Tài liệu tham khảo:

Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 2 năm 2018.

Báo cáo tổng kết ngành Hải quan các năm 2017, 2018.

Tài liệu Hội nghị toàn quốc về logistics do Thủ tướng Chính phủ chủ trì ngày 16 tháng 4 năm 2018 tại Hà Nội.

Tài liệu phục vụ phiên họp của Ủy ban 1899 về Báo cáo tình hình phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam, ngày 30 tháng 7 năm 2019.

Tài liệu Hội nghị về phát triển dịch vụ logistics tại Hải Phòng “nâng cao năng lực cạnh tranh và đẩy mạnh liên kết vùng” do Bộ Công thương phối hợp với UBND TP. Hải Phòng tổ chức ngày 12 tháng 7 năm 2019.