

# Xác định các năng lực và kỹ năng nghề nghiệp và đề xuất cải thiện chương trình đào tạo nhân lực ngành logistics Việt Nam

■ TS. ĐINH THỊ THANH BÌNH · Trường Đại học Giao thông vận tải

**TÓM TẮT:** Bài báo tổng hợp, xác định các yêu cầu về năng lực và kỹ năng nhân lực logistics và chỉ ra điểm yếu của sinh viên ngành logistics tại Việt Nam, từ đó đề xuất một số nội dung cải thiện chương trình đào tạo ngành logistics.

**TỪ KHÓA:** Nhân lực ngành logistics, đào tạo nhân lực logistics, năng lực và kỹ năng.

**ABSTRACT:** The article summarizes and identifies the requirements on logistics competencies and skills and clarifies the weaknesses logistics labors in Vietnam, propose some contents to improve the curriculum for logistics training in Vietnam.

**KEYWORDS:** Logistics human resources, logistics training, logistics competencies & skills.

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Theo VLA dự báo, đến năm 2030, nhu cầu nhân lực toàn ngành là trên 200.000 người. Tuy nhiên, chất lượng nhân lực logistics Việt Nam chưa đáp ứng được yêu cầu, nhân lực logistics hiện nay phần lớn được đào tạo từ nhiều nguồn khác nhau, tỷ lệ được đào tạo chính quy bài bản còn thấp (93 - 95% người lao động không được đào tạo đúng ngành/chuyên ngành). Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh phát triển dịch vụ logistics dài hạn của 6 nhóm nhiệm vụ, trong đó nhiệm vụ "Đào tạo, nâng cao nhân lực và chất lượng nguồn nhân lực" chú trọng vào đẩy mạnh đào tạo logistics ở cấp đại học. Bài báo tổng hợp và phân tích các thông tin, các nghiên cứu liên quan yêu cầu về năng lực, kỹ năng nhân lực ngành logistics, từ đó xác định các năng lực, kỹ năng chuyên môn cần thiết đối với lao động ngành logistics Việt Nam, từ đó đề xuất cải thiện chương trình đào tạo trình độ đại học liên quan.

## 2. YÊU CẦU VỀ NĂNG LỰC VÀ KỸ NĂNG NGHỀ NGHIỆP LOGISTICS

### 2.1. Trên thế giới

Việc làm ngành logistics có thể phân loại thành hai

cấp gồm: (a) Điều phối giám sát và kỹ thuật/tác nghiệp; (b) Quản trị và chuyên gia; hoặc thành 4 cấp độ từ thấp đến cao là: (i) nhân viên thực hiện/thửa hành logistics; (ii) nhân viên hành chính /tác nghiệp logistics; (iii) điều phối giám sát logistics; (iv) nhà quản trị/chuyên gia logistics (Hình 2.1).

Cấp độ nghề nghiệp	Mô tả	Vị trí công việc	
a cấp điều phối giám sát & kỹ thuật/tác nghiệp	(i) Thực hiện/thửa hành logistics	Nhân viên thực hiện các nhiệm vụ tác nghiệp logistics cơ bản và không có trách nhiệm giám sát/quản lý	Lái xe tải, lái xe nâng hạ, công nhân chọn nhất hàng hóa trong kho.
	(ii) Hành chính /tác nghiệp logistics	Nhân viên thực hiện các nhiệm vụ xử lý thông tin và có thể có trách nhiệm giám sát hoặc quản lý nhất định	Nhân viên lập kế hoạch vận tải, sales logistics, tiếp nhận, quản lý tồn kho, chung tu, thủ tục thông quan, dịch vụ khách hàng...
	(iii) Điều phối giám sát logistics	Là các giám sát viên có trách nhiệm tiến tuyến, kiểm soát các hoạt động hàng cấm ở hiện trường chứ không làm việc trong văn phòng	Trưởng ca kho bãi, Đối tượng đối vận tải, Điều phối pallet
b cấp nhà quản trị/chuyên gia	(iv) Quản trị /chuyên gia logistics	Các nhà quản trị/chuyên gia logistics có trách nhiệm ra quyết định cấp cao hơn, tư vấn các nhiệm vụ quản lý đơn vị và sự đến quản lý toàn bộ ban lãnh đạo doanh nghiệp về chiến lược logistics và chuỗi cung ứng	Quản lý kho hàng, trưởng phòng logistics, trưởng phòng cung ứng...

Nguồn: Alan C McKinnon et al, *Maritime and Sustainable Logistics* ISBN 9783745043327, October 2017.

Hình 2.1: Các cấp độ nghề nghiệp ngành logistics

Thông thường, cấp độ (i) nhân viên thực hiện/thửa hành logistics được đào tạo ở bậc dạy nghề, trung cấp. Đối với các cấp độ còn lại (ii), (iii) và (iv) thường được tuyển dụng từ trình độ cao đẳng trở lên. Các tiêu chí chất lượng nhân lực logistics đối với cấp độ điều phối giám sát và kỹ thuật/tác nghiệp gồm: (1) Thực hiện công việc hiệu quả; (2) Kiến thức và sự học hỏi; (3) Năng lực giao tiếp và sử dụng ngoại ngữ; (4) Kỹ năng công nghệ; (5) Kỹ năng cá nhân; (6) Kiến thức quản lý. Đối với cấp Quản

tri và chuyên gia chủ trọng các kỹ năng như tư duy hệ thống; giao tiếp; quản lý tối ưu; làm việc với tri tuệ nhân tạo; làm việc với khách hàng; làm việc trong môi trường đa ngôn ngữ và đa văn hóa; thích ứng trong điều kiện biến động.

Bộ kỹ năng logistics dưới dạng mô hình hình chữ T được Gyöngyi Kovács [2] phát triển (từ Mangan và Christopher, 2005) chia thành bốn nhóm kỹ năng chính (Hình 2.2).

Kỹ năng quản lý chung	Kỹ năng chuyên ngành logistics	Kỹ năng giải quyết vấn đề	Kỹ năng giao tiếp
Kế toán và tài chính	Pháp luật	Xác định vấn đề	Lắng nghe
Công nghệ thông tin	Hải quan, xuất nhập khẩu	Thu thập thông tin	Giao tiếp miệng
Quản trị sự thay đổi	Quản lý vận tải	Phân tích vấn đề	Soạn thảo văn bản
Marketing	Quản lý dự trữ	Chia sẻ thông tin	Quản lý nhân sự
Quản lý dự án	Kho bãi	Giải quyết vấn đề	Điều phối cuộc họp
Quản trị chiến lược	Thu mua		Thương lượng
Quản trị quan hệ khách hàng	Dự báo		Kiểm soát stress
Quản trị quan hệ nhà cung ứng	Logistics thu hồi		Quản lý nhân lực
Quản trị rủi ro	Quản lý cảng biển/cảng hàng không		Lãnh đạo
	Hệ thống thông tin logistics		

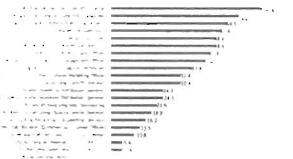
Nguồn: Gyöngyi Kovács. Article in Supply Chain Forum - January 2010  
Hình 2.2: Mô hình chữ T về kỹ năng nhân lực logistics

Các đơn vị tuyển dụng nhân sự logistics thường yêu cầu nhân sự có kinh nghiệm làm việc và khả năng nắm bắt nhanh các quy trình công việc/ngành logistics. Ngoài ra, các kỹ năng chuyên ngành logistics như lập kế hoạch, tổ chức triển khai, quản trị quan hệ nhà cung ứng và quan hệ khách hàng, dự báo nhu cầu và quản lý hàng tồn kho.... các kỹ năng giao tiếp như nói, viết và trình bày cũng rất quan trọng đối với nhà tuyển dụng. Cuối cùng, ngoại ngữ và tin học văn phòng cũng được đưa vào danh sách cần thiết. Khắc với Việt Nam, tại các nước phát triển thì kỹ năng ngoại ngữ và tin học của người lao động được xếp sau các kỹ năng nghề nghiệp.

## 2.2. Nhu cầu tuyển dụng và yêu cầu về năng lực và kỹ năng nghề nghiệp logistics tại Việt Nam

Khảo sát của Viện nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (VLI) năm 2019 về nhân lực logistics Việt Nam cho thấy, đa số doanh nghiệp cần tuyển nhân viên cấp độ (iii) hành chính logistics cho các công việc liên quan chứng từ, hành chính, kế hoạch, kiểm tra chất lượng, điều hành vận tải, quản lý kho, nhu cầu nhân viên cấp độ (i) chủ yếu tập trung vào vi tri lái xe tải, xe nâng. Điều này phù hợp với đặc điểm là đa số doanh nghiệp

logistics Việt Nam quy mô nhỏ và siêu nhỏ, hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ giao nhận (Hình 2.3).



Nguồn: Báo cáo ngắn về hiện trạng và đề xuất phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam năm 2019

## Hình 2.3 Nhu cầu vi tri công việc trong doanh nghiệp logistics

Cũng theo khảo sát của VLI, 5 tiêu chí tác động đến quyết định tuyển dụng nhân viên logistics gồm: Kỹ năng cơ bản như giao tiếp, thuyết phục... (89,2%); kiến thức (81,1%); tiếng Anh (78,4%); kinh nghiệm làm việc (70,3%) và thái độ khi phỏng vấn (70,3%). Yêu cầu về năng lực và kỹ năng nghề nghiệp chủ yếu tập trung vào năng lực và kỹ năng chuyên môn logistics như: thu thập, phân tích dữ liệu và dự báo; quản lý quan hệ khách hàng, nhà cung cấp; quản lý, điều hành vận tải; quản lý kho bãi; quản lý hợp đồng thuê ngoài, thu mua; quản trị bán hàng; thiết kế giải pháp logistics và chuỗi cung ứng; hầu cận thương mại điện tử; quản lý dự án, quản trị sự thay đổi (đối với một số vị trí công việc); thành thạo các nghiệp vụ logistics cơ bản. Các kỹ năng giao tiếp, kỹ năng giải quyết vấn đề được nhiều nhà tuyển dụng trên các trang thông tin tuyển dụng Việt Nam yêu cầu gồm: kỹ năng mềm (giao tiếp, soạn thảo văn bản, tin học văn phòng, làm việc nhóm...); kỹ năng giải quyết vấn đề; kỹ năng tư học hỏi, tự trau dồi kiến thức; kỹ năng quản lý công việc, quản lý thời gian; ngoại ngữ, đặc biệt tiếng Anh là quan trọng, cũng như tiếng Trung, Nhật, Hàn (liên quan nhiều doanh nghiệp FDI đầu tư tại Việt Nam) được coi là lợi thế đối với nhân lực logistics và quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam.

## 2.3. Thực trạng nhân lực logistics Việt Nam

Theo khảo sát của VLI năm 2019, đối với sinh viên mới ra trường, có 62% doanh nghiệp trả lời phải đào tạo lại với thời gian dưới 8 tuần. Kết quả này cho thấy, việc đào tạo tại trường chưa đáp ứng được yêu cầu đơn vị sử dụng lao động. Tuy vậy, thời gian đào tạo lại không quá dài, chủ yếu đào tạo cho nhân viên mới làm quen nghiệp vụ và thực tế công việc.

Một số tồn tại về năng lực, kỹ năng nghề nghiệp của sinh viên mới tốt nghiệp đại học ngành/hành chính nhân lực logistics tại Việt Nam có thể khái quát như sau:

1) Thiếu thực tế: Thời lượng thực tập của sinh viên còn thấp, liên kết phối hợp giữa nhà trường và doanh nghiệp còn chưa được chú trọng là nguyên nhân dẫn đến thiếu thực tế của sinh viên đại học mới tốt nghiệp;

2) Thiếu kỹ năng nghiệp vụ cơ bản: Với thời lượng đào tạo hạn chế, các trường đại học hiện nay thường tập trung đào tạo lý thuyết và tư duy. Nhưng doanh nghiệp logistics có nhu cầu lao động cấp độ văn hành,

hành chính, điều phối đời sống nhân viên phải thành thạo nghiệp vụ liên quan đến vị trí công việc tuyển dụng chủ yếu liên quan sales logistics và nghiệp vụ xuất nhập khẩu.

3) Thiếu kỹ năng mềm: Giao tiếp, soạn thảo văn bản, làm việc nhóm, quản lý thời gian và tiến độ công việc, thiếu định hướng nghề nghiệp. Nhiều sinh viên nghĩ rằng nghề logistics toàn màu hồng mà không thấy được áp lực, rủi ro của công việc dẫn tới nhanh chán, bỏ việc.

4) Thiếu kỹ năng ngoại ngữ, đặc biệt là tiếng Anh logistics. Tuy chuẩn đầu ra tiếng Anh tại trường đại học thường yêu cầu B1 nhưng tâm tư nhân/tân kỹ sư vẫn không đạt yêu cầu nghe, nói, đọc, viết phục vụ công việc hàng ngày, qua đó thể hiện việc đào tạo ngoại ngữ tại cơ sở đào tạo cần cải thiện, đặc biệt là ngoại ngữ chuyên ngành logistics.

5) Trình độ công nghệ thông tin hạn chế: nhiều sinh viên mới ra trường chưa thành thạo tin học văn phòng cũng như một số phần mềm chuyên ngành logistics (quản lý vận tải, kho hàng, khai hải quan điện tử...). Đây là một nhược điểm cần giải quyết ngay của đào tạo bậc đại học ngành logistics, đặc biệt trong thời đại 4.0.

### 3. MỘT SỐ ĐỀ XUẤT CẢI THIỆN CHƯƠNG TRÌNH ĐÀO TẠO ĐẠI HỌC NGÀNH LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG TẠI VIỆT NAM

Ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng chịu tác động mạnh mẽ của khoa học công nghệ - đang có tốc độ phát triển vô biên hiện nay. Nhân lực logistics chủ yếu được đào tạo cho khối doanh nghiệp - nơi có nhu cầu cao về đội ngũ lao động tác nghiệp/thực hành. Vì vậy, chương trình đào tạo đại học ngành logistics bên cạnh trang bị kiến thức lý thuyết và phương pháp tư duy cần đảm bảo tính thực tế cao, đảm bảo tính linh hoạt trước những thay đổi nhanh chóng của thị trường lao động đương đại đồng của tiến bộ khoa học công nghệ. Vì vậy tại Việt Nam, đào tạo nhân lực logistics theo định hướng ứng dụng là hợp lý. Mô hình đào tạo theo định hướng ứng dụng POHE và CDIO đã được áp dụng thành công ở nhiều quốc gia và cả hai mô hình đều có thể áp dụng tại Việt Nam. Mô hình POHE có định hướng thực hành cao, giai đoạn hiện nay áp dụng mô hình POHE sẽ là thích hợp cho một số cơ sở đào tạo do cần thêm thời gian để cải thiện kiến thức thực tế và kỹ năng thực hành cho đội ngũ giảng viên và tìm kiếm sự hợp tác thực sự trong đào tạo giữa nhà trường với đơn vị sử dụng lao động. Việc lựa chọn thêm căn cứ mô hình CDIO để phát triển chương trình đào tạo ngành logistics cũng là một hướng đi phù hợp hơn trong điều kiện thực tế hiện nay tại Việt Nam.

Ngành logistics là ngành đặc thù mang tính kinh tế - quản lý - kỹ thuật, lại vừa mang tính kết nối phân vị liên ngành và toàn cầu. Vì vậy, khi thiết kế chương trình đào tạo ngành logistics, ngoài khối kiến thức đại cương cơ bản cần đảm bảo các mô-đun kiến thức sau: (1) Khối kiến thức cơ sở về quản lý, quản trị và kinh tế. (2) Đại cương về logistics và quản lý chuỗi cung ứng (cơ sở hạ tầng logistics, pháp luật về logistics, cơ sở kinh tế của logistics...); (3) Chuyên môn ngành (marketing logistics, thống kê logistics, quản trị dự trữ, vận tải, kho bãi, hệ

thống thông tin logistics, thu mua và phân phối...); (4) Chuyên sâu/chuyên ngành (theo các hướng khai thác cơ sở vật chất kỹ thuật logistics, quản trị logistics và chuỗi cung ứng, hoặc chuyên sâu về chuỗi cung ứng theo ngành may mặc, ô tô, hóa chất, dầu khí, thủy sản, gỗ...).

Mặt khác, nền tảng thời lượng, thiết chất chất lượng đào tạo ngoại ngữ chuyên ngành logistics, tập trung vào tiếng Anh logistics và một số ngoại ngữ phổ biến trong ngành logistics Việt Nam như tiếng Trung, Nhật, Hàn. Định hướng nghề nghiệp cũng cần được chú trọng thông qua thành lập các câu lạc bộ logistics, kết nối với doanh nghiệp. Môn học kỹ năng mềm nên tập trung vào các kỹ năng cơ bản của sinh viên như phân tích đ. tren.

Đề sinh viên mới ra trường có thể làm việc ngay tại doanh nghiệp thì nên có một số học phần nghiệp vụ logistics cơ bản như giao nhận, thanh toán, nghiệp vụ hải quan, sales logistics..., các học phần nghiệp vụ nên phối hợp với doanh nghiệp cùng đào tạo. Nội dung nghiệp vụ nên bố trí ngay trước đợt kiến tập (thường vào cuối học kỳ thứ 6) để sinh viên học nghiệp vụ xong được xuống học doanh nghiệp thực hành, cũng như để tạo điều kiện cho sinh viên tìm cơ hội việc làm tại doanh nghiệp ngay khi kết thúc năm học thứ 3.

### 4. KẾT LUẬN

Bài báo đã tổng hợp, xác định các yêu cầu của thị trường lao động đối với năng lực và kỹ năng nghề nghiệp cần có của lao động ngành logistics Việt Nam, chỉ ra điểm yếu của nhiều sinh viên tốt nghiệp đại học ngành/chuyên ngành logistics. Tác giả đã đưa ra một số đề xuất giải pháp cải thiện chương trình đào tạo đại học ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng.

#### Tài liệu tham khảo

- [1]. Bộ Công Thương (2018), Báo cáo Logistics Việt Nam 2018, NXB. Công Thương.
- [2]. Bộ Công Thương (2019), Báo cáo Logistics Việt Nam 2019, NXB. Công Thương.
- [3]. Australian Aid, VLA, VLI, Báo cáo ngành về hiện trạng và đề xuất phát triển nguồn nhân lực logistics Việt Nam năm 2019.
- [4]. Gyöngyi Kovács (January 2010), *What Is Special About a Humanitarian Logistician? A Survey of Logistic Skills and Performance*, Article in Supply Chain Forum.
- [5]. Alan C. McKinnon, Kai Hoberg, Moritz Petersen, Christina Busch (October 2017), *Assessing and Improving Countries' Logistics Skills and Training*, Digitalization in Maritime and Sustainable Logistics ISBN 9783745043327.

Ngày nhận bài: 17/03/2020

Ngày chấp nhận đăng: 25/4/2020

Người phản biện: TS. Nguyễn Thanh Tú  
TS. An Minh Ngọc